Р
С773

Черезъ Ледовитый океанъ изъ Владивостока въ Архангельскъ.

Л. СТАРОКАДОМСКІЙ.

ТРОГРАДЪ.
терства, въ Главномъ Адмиралтействѣ.
1916.

160067

Книга должна быть
ВОЗВРАЩЕНА НЕ ПОЗЖЕ
указанного здесь срока

Колич. предыд. выдач _____

С91(98)
С773

Черезъ Ледовитый океанъ изъ Владивостока въ Архангельскъ.

1600671

Л. СТАРОКАДОМСКІЙ.

Л. С. К.
Секретаріатъ
БИБЛІОТЕКА
12 августа 1918
№ К 5
Архангельскъ.

1995

1966 г.

Каби т Севера
Обл Библиотеки
им. А. Н. Добролюбова

1948

ПЕТРОГРАДЪ.
Типографія Морского Министерства, въ Главномъ Адмиралтействѣ.
1916.

1955

2952к

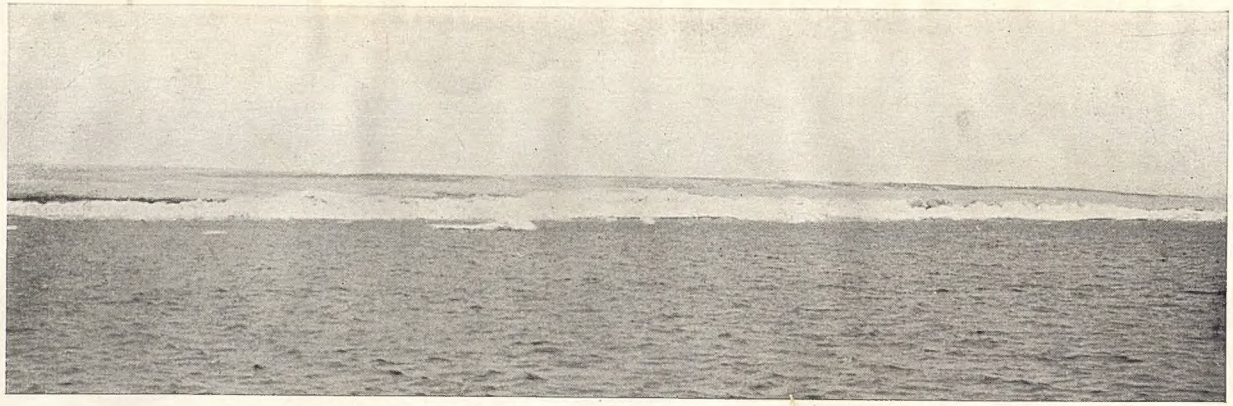
Кабинет Севера.

Печатано по распоряженію Морского Генеральнаго Штаба.

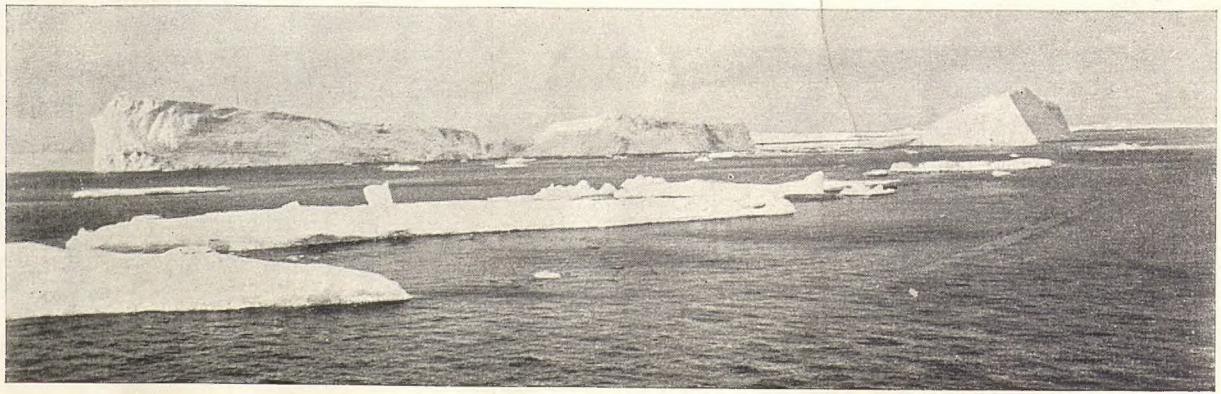
2010

2002

Кабинет Севера
Обл. библиотеки
им. А. Н. Добролюбова



№ 7. Южный берегъ Земли Императора Николая II, 78° 10′ с. шир., 102° 58′ вост. долг.



№ 9. Ледяныя горы близъ SW оконечности Земли Императора Николая II.

ЧЕРЕЗЪ ЛЕДОВИТЫЙ ОКЕАНЪ—ИЗЪ ВЛАДИВОСТОКА ВЪ АРХАНГЕЛЬСКЪ.

Если открытіе Земли Императора Николая II привлекло вниманіе широкихъ круговъ общества къ работамъ и плаванію Гидрографической Экспедиціи Сѣвернаго Ледовитаго океана, произведеннымъ въ 1913 году, послѣдующее плаваніе судовъ этой экспедиціи оказалось не менѣе примѣчательнымъ и памятнымъ, такъ какъ *впервые* вышедшіе изъ Тихаго океана корабли прошли Ледовитымъ моремъ до Архангельска.

Плаваніе это, продолжавшееся съ 24-го іюня 1914 г. по 3-е сентября 1915 г., дало большое количество матеріаловъ по разнымъ отраслямъ знаній, такъ какъ разнообразныя и разностороннія наблюденія производились и во время собственно плаванія и—особенно во время вынужденной зимовки въ высокихъ широтахъ. Подробная обработка и сводка полученныхъ данныхъ не можетъ быть произведена въ настоящее время по вполнѣ понятнымъ причинамъ, но надо надѣяться, что тотчасъ по минованіи трудныхъ условій будетъ приступлено къ разработкѣ обширнаго и рѣдкаго матеріала. До тѣхъ поръ приходится довольствоваться лишь нѣкоторыми, наиболѣе общаго характера и не вполнѣ точными свѣдѣніями о результатахъ изслѣдованій и наблюденій.

I. Плаваніе въ 1914 году.

Въ составъ Гидрографической Экспедиціи Сѣвернаго Ледовитаго океана входили, какъ и въ предыдущіе годы (*) транспорты-ледоколы «Таймыръ» и «Вайгачъ». Командиромъ пер-

(*) Открытіе новыхъ земель въ Сѣверномъ Ледовитомъ океанѣ. Д-ръ Л. Старокадомскій. Петроградъ. 1915 г.

ваго былъ флигель-адъютантъ капитанъ 2-го ранга Б. А. Вилькицкій, и. д. Начальника экспедиціи. На транспортѣ «Таймыръ» находились помощники Начальника экспедиціи, лейтенанты А. Н. Жоховъ (вскорѣ перешедшій на транспортъ «Вайгачъ»), А. М Лавровъ, Н. И. Евгеновъ, Д. Р. Анцевъ, инженеръ-механикъ капитанъ 2-го ранга Д. А. Александровъ (летчикъ), инженеръ-механикъ старшій лейтенантъ А. Г. Фирфаровъ, докторъ медицины Л. М. Старокадомскій, 41 чел. нижнихъ чиновъ и 1 вольнонаемный поваръ. Личный составъ транспорта «Вайгачъ» былъ слѣдующій: командиръ — капитанъ 2-го ранга П. А. Новопашенный, помощники Начальника эспедиціи, лейтенанты Н. А. Гельшертъ, Н. А. фонъ-Транзе (вскорѣ перешедшій на тр. «Таймыръ»), К. К. Неупокоевъ, мичманъ А. Г. Никольскій, инженеръ-механикъ мичманъ А. Н. Ильинскій, докторъ Э. Е. Аргольдъ, 39 нижнихъ чиновъ, двое вольнонаемныхъ (поваръ и вѣстовой-буфетчикъ). Кромѣ постояннаго судового состава, на транспортѣ «Вайгачъ» находились свободный художникъ Сахаровъ, оставившій корабль по приходѣ въ Колючинскую губу, и ученикъ московскаго техническаго училища Подпругинъ, отправлявшійся изъ Владивостока къ роднымъ въ гор. Петропавловскъ на Камчаткѣ.

Главная задача, поставленная въ 1914 г. экспедиціи, заключалась въ проходѣ Ледовитымъ океаномъ до Атлантическаго океана; различныя гидрографическія работы предписывалось производить въ предѣлахъ, не мѣшающихъ преслѣдованію главной цѣли. Если-бы, какъ это уже имѣло мѣсто во время плаванія 1913 года, встрѣтились непреодолимыя препятствія къ исполненію важнѣйшей задачи, судамъ оставалось возвращаться въ г. Петропавловскъ на Камчаткѣ, гдѣ они должны были, въ такомъ случаѣ, ждать дальнѣйшихъ распоряженій. Послѣдующія событія были, какъ будетъ видно изъ дальнѣйшаго изложенія, таковы, что подобное отступленіе оказалось невозможнымъ.

На каждомъ изъ судовъ экспедиціи находился запасъ провизіи почти на $1^1/_2$ года, шерстяная и мѣховая одежда, санки, лыжи, инструменты для работъ во льду, приборы для производства описныхъ, гидрологическихъ, метеорологическихъ и

зоологическихъ работъ. На тр. «Таймыръ», кромѣ того, былъ погруженъ спеціально пріобрѣтенный гидро-аэропланъ.

По примѣру прежнихъ лѣтъ, для пополненія запасовъ угля и воды и для снабженія свѣжимъ мясомъ на нѣкоторое время, передъ самымъ началомъ плаванія въ Ледовитомъ океанѣ, изъ Владивостока былъ отправленъ въ заливъ Провидѣнія на Чукотскомъ полуостровѣ транспортъ «Тоболъ». Въ этомъ году тр. «Тоболъ» долженъ былъ сопровождать суда экспедиціи и въ самомъ Ледовитомъ океанѣ, до встрѣчи со льдами и во всякомъ случаѣ не далѣе устья р. Колымы. Командиромъ тр. «Тоболъ» былъ лейтенантъ М. Н. Жеденовъ.

Былъ великолѣпный тихій и ясный лѣтній день, когда въ шестомъ часу пополудни 24-го іюня 1914 г. «Таймыръ» и «Вайгачъ» простились съ красивой бухтой Золотой Рогъ и ушли въ море, разставшись, вѣроятно, навсегда съ Владивостокомъ.

Суда направились къ Сангарскому проливу, чтобы, по выходѣ изъ него, произвести гидрологическія изслѣдованія въ области одного изъ южныхъ Курильскихъ проливовъ и вблизи находящейся у японскихъ береговъ глубокой впадины дна Тихаго океана. Въ ночь на 26-е открылся находящійся передъ входомъ въ Сангарскій проливъ о. Ошима, а затѣмъ и берегъ о. Іезо. Въ 7 ч. утра на тр. «Таймыръ» сломалось ныряло трюмно-машинной помпы и такъ какъ запаснаго на судахъ не имѣлось, было рѣшено зайти для исправленія поврежденія въ ближайшій портъ—Хакодате.

Въ Хакодате стоялъ на рейдѣ англійскій крейсеръ «Newcastle», направлявшійся въ г. Петропавловскъ, гдѣ съ нимъ впослѣдствіи экспедиція вновь встрѣтилась.

Изъ Хакодате—маленькаго, живописно расположеннаго городка — суда ушли въ 2 ч. дня 28-го іюня, въ 6 ч. вечера вышли изъ пролива въ океанъ, а 29-го и 30-го занимались гидрологическими изслѣдованіями. Работы затруднялись значительной зыбью отъ SO, при чемъ при застопоренной машинѣ развивалась порядочная качка, съ розмахами до 26° на бортъ. Въ первый день достали глубину 2306 саж., взяли нѣсколько образцовъ воды для химическаго изслѣдованія, опре-

дѣлялись температура и удѣльный вѣсъ воды, содержаніе растворенаго въ водѣ кислорода, производилось собираніе планктона (мелкія животныя и растенія, населяющія толщу воды) съ разныхъ глубинъ. Во второй день работъ оборвалась струна, на которой былъ спущенъ на 9000 метровъ маленькій батометръ Сигсби. Боясь потерять второй (и послѣдній) батометръ этого вида, который могъ-бы понадобиться въ случаѣ нахожденія большихъ глубинъ въ Ледовитомъ океанѣ, прекратили работы по обслѣдованію этой части моря и въ 6 ч. вечера пошли въ Петропавловскъ. Температура воды, достигавшая на поверхности моря 14°,8, понижалась до глубины 100 метровъ, гдѣ равнялась всего + 0°,2, постепенно повышаясь затѣмъ съ глубиною до 2°,5.

Ночью на 1-е іюля простояли около часа, такъ какъ на «Вайгачѣ» отдался соединительный винтъ винта и было необходимо тотчасъ покрѣпить его. Въ этотъ день замѣтили въ морѣ пустой кунгасъ (рыболовную шлюпку), весь обросшій морскими уточками и, видимо, давно плавающій по волѣ волнъ и вѣтра. Слѣдующіе два дня шли въ густомъ туманѣ; зыбь стала замѣтно меньше.

4-го іюля пришли ко входу въ Авачинскую губу, простояли нѣкоторое время изъ-за тумана и днемъ подошли къ г. Петропавловску, заставъ на рейдѣ «Якутъ» и «Newcastle».

Англійскій крейсеръ приходилъ въ Петропавловскъ съ цѣлью поставить памятникъ на могилѣ капитана Clark'a, спутника знаменитаго Кука. Городъ торжественно и тепло привѣтствовалъ иностранныхъ гостей, команды русскихъ военныхъ судовъ приняли участіе въ парадѣ англійскихъ моряковъ въ день открытія памятника.

Почтенное намѣреніе англичанъ, какъ будто, привело въ нѣкоторое смущеніе мѣстную администрацію. Дѣло въ томъ, что нельзя было сказать, гдѣ именно находится могила капитана Клерка. Извѣстно было, что 18 апрѣля 1779 года прибыли въ Петропавловскъ два англійскихъ военныхъ судна, подъ командою капитана Клерка, «Resolution», и «Discovery»; 14 февраля 1779 г. Кукъ былъ убитъ на Сандвичевыхъ островахъ, послѣ чего принялъ начальствованіе надъ экспедиціею

Клеркъ. 5 іюня англійская эскадра ушла въ море; Клеркъ писалъ, что въ апрѣлѣ будущаго года снова придетъ въ Петропавловскую гавань, но 13 августа 1779 г. та же эскадра пришла въ Петропавловскъ подъ командою капитана Гора, съ тѣломъ умершаго въ пути Клерка. Клерка похоронили— «на сѣверной сторонѣ гавани англичане устроили ему могилу у березоваго дерева; обложили ее дерномъ и обнесли частоколомъ» (*). Мало того, въ 1787 г., въ бытность Лаперуза въ Петропавловской гавани (съ 25 августа по 19 сентября, съ кораблями «Boussole» «Astrolabe»), французы надъ могилою Клерка поставили небольшую гробницу съ вырѣзанною на мѣдной доскѣ надписью на французскомъ языкѣ о заслугахъ этого мореплавателя (**).

Въ маѣ 1818 г. Головнинъ писалъ: «по новому расположенію города памятникъ, воздвигнутый офицерами корабля Надежды надъ могилою извѣстнаго Англійскаго мореплавателя Капитана Клерка, долженъ былъ бы стоять въ самой худой части города; почему Г. Рикордъ (***) рѣшился перенесть его на другое, приличное мѣсто. Для сего надлежало и прахъ сего мужа перенести туда же; что онъ, съ согласія здѣшняго духовенства, и сдѣлалъ въ нашу бытность. Остатокъ гроба и прахъ были положены въ другой ящикъ,... былъ перенесенъ къ назначенному мѣсту и опущенъ въ могилу» (****). Какъ бы то ни было, мѣсто погребенія Клерка нельзя было найти и небольшой памятникъ, въ видѣ каменной пирамиды съ соотвѣтственной надписью, поставили возлѣ церкви, неподалеку отъ памятника другому знаменитому мореплавателю—Берингу.

На слѣдующій день «Newcastle» ушелъ въ море, а черезъ день, 8-го іюля, вышла изъ Авачинской бухты и наша экспедиція. «Вайгачъ» пошелъ прямо въ заливъ Провидѣнія, а

(*) Сгибневъ. Историческій очеркъ главнѣйшихъ событій на Камчаткѣ. Морской Сборникъ, 1869 г. № 7, стр. 21—25;

(**) Сгибневъ. Стр. 35.

(***) Областной Камчатскій Начальникъ. *Л. С.*

(****) Головнинъ. Путешествіе вокругъ свѣта на шлюпѣ Камчаткѣ. Спб. 1822 г. Стр. 153.

«Таймыръ» вечеромъ 9-го подошелъ къ устью р. Камчатки, гдѣ на рыбно-консервномъ заводѣ запасся консервованной камчатской лососиной и рано утромъ 11-го отправился вслѣдъ за «Вайгачемъ».

Свѣжій вѣтеръ, встрѣтившій суда экспедиціи въ морѣ, вскорѣ послѣ выхода изъ Авачинской бухты, перешелъ въ штормъ отъ NO, силою до 22 метровъ въ секунду. Къ ночи 13-го вѣтеръ стихъ. Вечеромъ 14-го «Таймыръ» услышалъ работу анадырской радіостанціи — самой сѣверной русской станціи въ Тихомъ океанѣ, на слѣдующее утро увидѣлъ «Вайгачъ», днемъ открылся берегъ Чукотскаго полуострова и въ 6 ч. вечера суда экспедиціи входили въ знакомую закрытую гавань Эмма въ обширномъ заливѣ Провидѣнія. Здѣсь уже стоялъ транспортъ «Тоболъ», съ котораго тотчасъ начали принимать воду, выведя, вмѣстѣ съ тѣмъ, по одному котлу. На слѣдующее утро началась погрузка угля; при этомъ пользовались помощью корейцевъ-рабочихъ, взятыхъ изъ Владивостока «Тоболомъ».

Въ бухту Эмма 16-го іюля пришла небольшая моторная шхуна «Arctic», принадлежавшая А. В. Вонлярлярскому, занятому розысками золота въ отведенномъ ему для этого огромномъ раіонѣ въ Чукотскомъ и Анадырскомъ уѣздахъ. На «Arctic'ѣ» прибылъ въ Эмму много лѣтъ живущій тамъ торговецъ Томсонъ, только что побывавшій въ г. Номѣ на Аляскѣ. Отъ Томсона мы получили болѣе подробныя свѣдѣнія объ участи канадскаго судна «Карлукъ», помочь экипажу котораго было предложено нашей экспедиціи передъ самымъ уходомъ изъ г. Владивостока, вслѣдствіе просьбы Канадскаго правительства.

«Карлукъ»—судно экспедиціи Стефенсона, имѣвшей цѣлью изслѣдованіе раіона Ледовитаго океана къ сѣверо-востоку отъ Берингова пролива. Осенью 1913 года, когда судно находилось еще у ледяного припая матерого берега, Стефенсонъ съѣхалъ на берегъ для охоты и, возвратившись, не нашелъ своего корабля, который былъ измѣнившимся вѣтромъ оторванъ вмѣстѣ со льдомъ отъ берега и вынесенъ въ море. Шхуну «Карлукъ» продрейфовало за о. Геральдъ, къ NO отъ кото-

раго раздавило льдами. Находившіеся на суднѣ люди, среди которыхъ были эскимосы съ женами и дѣтьми, спаслись на о. Геральдъ, а потомъ перебрались съ него на о. Врангеля, гдѣ были принуждены остаться на зиму и обосновались въ бухтѣ Роджерсъ. Командиръ «Карлука», Бартлетъ, одинъ изъ наиболѣе опытныхъ полярныхъ мореплавателей, принимавшій участіе въ экспедиціяхъ Пири, отправилъ по льду на материкъ нѣсколькихъ изъ своихъ людей, но люди эти, повидимому, всѣ погибли. Не получая отъ посланныхъ извѣстій, Бартлетъ отправился съ двумя эскимосами въ серединѣ полярной ночи, въ самомъ концѣ декабря, на материкъ, благополучно добрался до чукотскихъ поселковъ, а оттуда въ гавань Эмма, изъ которой отплылъ въ Америку съ первымъ пароходомъ и принесъ извѣстія о гибели корабля и о положеніи несчастныхъ на необитаемомъ островѣ.

Для встрѣчи съ Бартлетомъ, который, какъ было извѣстно, долженъ былъ идти на помощь зимовавшему на о. Врангеля экипажу, для чего предоставлялось американское охранное судно «Беръ», «Таймыръ», окончивъ погрузку угля и воды и взявъ свѣжее мясо, пошелъ 21-го іюля въ г. Номъ, расположенный на открытомъ берегу вблизи Берингова пролива.

Заходъ въ г. Номъ преслѣдовалъ, вмѣстѣ съ тѣмъ, еще и другую цѣль. Находившійся на «Таймырѣ» гидро-аэропланъ не былъ достаточно испытанъ послѣ доставки его въ г. Владивостокъ, и проба аппарата была сдѣлана въ бухтѣ Эмма. При испытаніи сломалась хвостовая часть аппарата; предполагалось. что нужный для починки матеріалъ можно будетъ достать въ г. Номѣ. Это и удалось, дѣйствительно. (Рис. 1).

Зато не удалось увидѣть Бартлета, такъ какъ оказалось, что «Беръ» ушелъ въ море. Въ портѣ Кларенсъ, куда могло зайти это судно, «Таймыръ» также не нашелъ его.

Заходъ въ г. Номъ имѣлъ, однако, чрезвычайно важное значеніе для участниковъ экспедиціи: придя туда 22 іюля, «Таймыръ» получилъ извѣстія о войнѣ въ Европѣ. Неимовѣрные размѣры войны и чрезвычайный масштабъ военныхъ дѣйствій, конечно, тогда еще не могли быть извѣстны, но и самый фактъ, что Россія находится въ войнѣ, былъ для экспеди-

ціи совершенно неожиданнымъ. «Таймыръ», пройдя къ мысу Дежнева, куда должны были подойти, по окончаніи чистки котловъ «Вайгача», оба оставшіеся въ гавани Эмма транспорта, извѣстилъ «Вайгачъ» и «Тоболъ» о войнѣ. Командиръ «Вайгача» получилъ порученіе идти съ «Тоболомъ» въ Ледовитый океанъ, при чемъ «Тоболъ» долженъ былъ пройти въ Колючинскую губу, а «Вайгачъ» — попытаться подойти къ о. Врангеля, для оказанія помощи экипажу «Карлука». «Таймыръ»-же пошелъ въ устье р. Анадыря, чтобы по радіотелеграфу снестись съ Петроградомъ и узнать, не послѣдуютъ ли

1. Сборка гидро-аэроплана въ бухтѣ Эмма.

какія нибудь новыя распоряженія относительно экспедиціи, въ виду наступленія военныхъ дѣйствій.

Въ то время, когда «Таймыръ» былъ у гор. Нома, «Вайгачъ» подходилъ къ о. Ратманова, западному изъ двухъ острововъ Діомида, лежащихъ въ Беринговомъ проливѣ, между которыми проходитъ пограничная черта Россіи и Сѣверо-Американскихъ Соединенныхъ Штатовъ съ 1867 г., когда Россія уступила свои американскія владѣнія. Островъ Ратманова обитаемъ эскимосами, жилища и бытъ которыхъ нѣсколько отличны отъ встрѣчаемыхъ у эскимосовъ Сѣверной Америки и крайняго сѣверо-востока Азіи.

У поселка Ново-Маріинскаго, въ устьѣ р. Анадыря, гдѣ находится станція безпроволочнаго телеграфа, «Таймыръ» пробылъ до 30 іюля, отправивъ телеграммы въ Петроградъ, съ упоминаніемъ, между прочимъ, о стремленіи офицеровъ экспедиціи принять участіе въ военныхъ дѣйствіяхъ и о приготовленіи судовъ къ бою и затопленію на случай встрѣчи съ германскимъ крейсеромъ «Лейпцигъ», о которомъ было извѣстно, что онъ погрузилъ уголь въ Санъ-Франциско и вышелъ въ море. Отвѣтъ высшаго начальства гласилъ, что слѣдуетъ постараться выполнить основную задачу плаванія; одновременно были получены напутственныя телеграммы Морского Министра и Начальника Главнаго Гидрографическаго Управленія.

Врачу транспорта «Таймыръ» пришлось въ этомъ поселкѣ, помимо обычнаго оказанія нѣсколькихъ врачебныхъ пособій, произвести—по предложенію мирового судьи и судебнаго слѣдователя Анадырскаго и Чукотскаго уѣздовъ—судебное медицинское вскрытіе вырытаго изъ могилы трупа, пролежавшаго въ мерзлой землѣ около 3 мѣсяцевъ.

Въ 6 ч. утра 1-го августа «Таймыръ» обогнулъ мысъ Дежнева и вступилъ въ Ледовитый океанъ, а въ 1 ч. дня прошелъ траверзъ мыса Сердце-Камень, вечеромъ-же вошелъ въ Колючинскую губу, гдѣ засталъ «Тоболъ», мачты котораго были видны изъ за косы задолго до входа въ губу. Оказалось, что «Тоболъ» разстался съ «Вайгачемъ» еще 25 іюля, подлѣ мыса Икигуръ и съ тѣхъ поръ о «Вайгачѣ» не было извѣстій. На пути къ Колючинской губѣ и «Тоболъ» и «Таймыръ» встрѣчали по временамъ близъ берега рѣдкій разбитый ледъ, не мѣшавшій плаванію. Въ самую Колючинскую губу часто заходили отдѣльныя льдины, а «Тоболъ» былъ даже сорванъ навалившимся льдомъ съ якорей, при чемъ потерялъ ихъ и сѣлъ на мель. Впрочемъ, ко времени прихода «Таймыра», «Тоболъ» уже снялся съ мели и поднялъ одинъ изъ якорныхъ канатовъ.

Въ Колючинской губѣ «Таймыръ» пробылъ до 3 ч. дня 3-го августа; ночью съ 2 на 3-е была получена телеграмма съ «Вайгача», извѣщавшая, что онъ сутки уже стоитъ за-

тертый льдомъ въ 15 миляхъ къ Ost'у отъ мыса Гаваи острова Врангеля. Температура воздуха въ эти дни колебалась между +3° и +6° Ц., дулъ слабый сѣверный вѣтеръ.

Выйдя изъ Колючинской губы, гдѣ тѣмъ временемъ «Тоболъ» продолжалъ устраивать небольшой складъ угля на ближайшемъ берегу, «Таймыръ» прошелъ сначала съ описью и промѣромъ до острова Колючина, заполнивъ, такимъ образомъ, оставленный здѣсь въ прежніе годы пробѣлъ. На пути встрѣтили моторный ботъ «Nigulik», шедшій по направленію Колючинской губы, и американскую китобойную шхуну «P. Jabler». Покончивъ съ описью, пошли къ о. Врангеля, пытаясь подойти къ нему съ юга и помочь, если будетъ нужно, «Вайгачу», подходившему къ острову съ востока.

Въ 8 ч. утра 4-го подошли къ кромкѣ разбитаго льда и шли затѣмъ вдоль нея, а затѣмъ вошли въ ледъ. Пробираясь въ немъ, увидѣли по носу о. Врангеля и справа—о. Геральдъ, а затѣмъ вскорѣ и тр. «Вайгачъ». Ледъ сталъ очень сплоченнымъ, состоя преимущественно изъ старыхъ торосистыхъ льдинъ, съ обломками ледяныхъ полей. Остановились миляхъ въ 30 отъ мыса Гаваи, до «Вайгача» было миль десять. Какъ оказалось, «Вайгачъ» не могъ двигаться изъ за крупной льдины, вдвинувшейся своимъ подводнымъ тараномъ подъ винтъ. Для освобожденія винта прибѣгали ко взрыванію льда и къ опиливанію его при помощи водолазовъ. Видя совершенную невозможность подойти къ южному или восточному берегу острова Врангеля, рѣшили отказаться отъ намѣренія помочь экипажу «Карлука» и уйти въ Колючинскую губу для догрузки углемъ и водою съ «Тобола». Въ морѣ температура воздуха была ниже, чѣмъ въ закрытой Колючинской губѣ, и вечеромъ 4 августа было всего +0°,2 Ц.

Черезъ 5 часовъ хода во льду, «Таймыръ» вышелъ на свободную воду и въ 4 ч. утра 6-го пришелъ въ Колючинскую губу. «Вайгачъ» пришелъ туда же днемъ, около половины второго. У «Вайгача» немного помятъ корпусъ и сломана одна лопасть винта. Съ 8 ч. утра на «Таймырѣ» начали погрузку угля. 7-го погрузка угля и пріемка воды были кончены. Теперь на транспортахъ было по 590 тоннъ угля, всѣ

угольныя ямы были плотно набиты и на верхнихъ палубахъ лежало тоннъ по 40. Былъ принятъ полный запасъ прѣсной воды—по 300 тоннъ—и принято въ послѣдній разъ свѣжее мясо. Команда вымылась въ банѣ «Тобола». «Тоболъ», окончивъ выгрузку угля, долженъ былъ возвращаться въ Беринтово море, а затѣмъ въ г. Владивостокъ. Передъ выходомъ изъ Колючинской губы произошла перемѣна въ офицерскомъ составѣ транспортовъ: лейтенантъ А. Н. Жоховъ перешелъ на тр. «Вайгачъ», а лейтенантъ Н. А. фонъ Транзе—на тр. «Таймыръ».

Утромъ 8-го августа отдали послѣднія письма на «Тоболъ», а въ 3 ч. дня оба ледокола вышли изъ Колючинской губы. Температура воздуха была +3°,0, вѣтеръ N, 10 метровъ, пасмурно; но вскорѣ вѣтеръ стихъ, перемѣнилъ направленіе, прояснило.

Все было готово къ дальнему походу.

Настроеніе было весьма бодрое. Всѣхъ окрыляла надежда, что въ этомъ году не повторятся прошлогоднія условія, когда ледяной невзломанный барьеръ остановилъ дальнѣйшее движеніе на западъ. Казалось, что, наоборотъ, послѣ неблагопріятнаго года скорѣе можно разсчитывать на лучшее состояніе морского пути. Дѣйствительность, увы, далеко не полностью оправдала предположенія: ледъ былъ, въ самомъ дѣлѣ, разломанъ, но пройти черезъ него на чистую воду Карскаго моря въ одну навигацію не удалось.

Пройдя мысъ Биллингса, суда склонились къ сѣверу, чтобы сдѣлать попытку подойти къ о. Врангеля съ западной его стороны—тяжело было оставлять безъ помощи людей, у которыхъ запасы провизіи, по разсказамъ, должны были изсякнуть въ іюлѣ и которые, къ тому же, можетъ быть, видѣли дымъ нашихъ судовъ во время первой попытки подойти къ острову. Но уже спустя два часа вошли въ плотный разбитый ледъ, сгущавшійся все болѣе. Нѣсколько разъ въ теченіе слѣдующихъ двухъ дней пытались пройти къ берегамъ о. Врангеля, но каждый разъ скоро приходилось измѣнять курсъ и уходить изъ раіона, гдѣ вообще никогда еще не удавалось

пройти ни одному кораблю, и гдѣ словно есть какое-то препятствіе, задерживающее льды. Можетъ быть, существуетъ все таки, такъ называемая, земля Андреева, которую этотъ геодезіи сержантъ усмотрѣлъ, будто-бы, нѣкогда съ сѣвернаго изъ Медвѣжьихъ острововъ, но до которой никогда никто не могъ добраться. Присутствіе такой земли объяснило бы многое въ явленіяхъ распредѣленія льдовъ въ самой восточной части Сибирскаго Ледовитаго моря.

Продвигаясь, въ сильно сгустившемся уже мракѣ ночи, среди крупныхъ глыбъ разбитаго льда, съ транспорта «Таймыръ» замѣтили въ $11^1/_2$ ч. вечера нѣчто, совершенно необычайное въ Ледовитомъ океанѣ—яркій огонь. Подходя ближе, разсмотрѣли, что на огромной льдинѣ пріютилось десятка два чукчей, вытащившихъ свои кожаныя байдары на ледъ и тутъ же на льдинѣ разведшихъ огромный, костеръ изъ выкидного лѣса; этотъ таборъ среди льдовъ холоднаго океана казался чѣмъ то фееническимъ. При видѣ большого судна, чукчи подняли шумъ и засуетились: кто спускалъ на воду байдары, кто проворно сбрасывалъ въ нихъ пожитки и охотничью добычу, что растаскивалъ въ стороны горящія бревна и тушилъ ихъ. Черезъ нѣсколько минутъ вся ватага дружно гребла къ «Таймыру», съ трудомъ удерживая направленіе, такъ какъ, несмотря на ледъ, было порядочное волненіе. Застопорили машину, дали штормъ-трапъ, нѣсколько человѣкъ быстро взобрались на палубу. Среди чукчей, обыкновенно низкорослыхъ, плотныхъ и довольно таки дикаго вида, рѣзко выдѣлялся державшійся главаремъ, очень высокій старикъ, съ чертами лица, напоминавшими скорѣе американца, чѣмъ эскимоса или чукчу. Оказалось, насколько удалось понять, что чукчи во время охоты удалились далеко отъ берега, а теперь не рѣшались плыть между сталкивающимися на волненіи льдинами, которыя легко могутъ погубить ихъ утлыя шлюпки. Повидимому, новымъ знакомцамъ больше всего хотѣлось, чтобы ихъ доставили къ берегу, но это было невозможно и бѣдняги нѣсколько уныло, хотя и снабженные коекакими припасами, отвалили отъ борта и запрыгали по волнамъ къ какой то новой громадной льдинѣ, чтобы на ней

дождаться тихой погоды или быть вынесенными на болѣе чистую воду.

Въ теченіе слѣдующихъ двухъ дней постоянно набѣгали «заряды»—быстро проходящія полосы тумана, иногда со снѣгомъ. 11-го августа въ первый разъ температура воздуха упала ниже 0° и такъ держалась двое сутокъ, достигнувъ вечеромъ 11-го—4°,2. Шли все время въ кромкѣ разбитаго льда, который быстро сгущался, какъ только проходили нѣсколько дальше отъ края ледяной полосы.

На меридіанѣ Чаунской губы ледоколы раздѣлились, чтобы одновременно осмотрѣть возможно большее пространство. «Вайгачъ» направился къ Медвѣжьимъ островамъ, а «Таймыръ»—на сѣверъ; мѣстомъ встрѣчи былъ назначенъ о. Генерала Вилькицкаго, срокъ—17-го августа, но если льды не позволятъ пройти къ острову, суда должны встрѣтиться 20-го, подлѣ мыса Святой Носъ—къ югу отъ большого Ляховскаго острова группы Ново-Сибирскихъ острововъ.

Путь, избранный «Таймыромъ», представлялъ большой интересъ: какъ разъ пересѣкалось то пространство, которое оставалось какъ бы заповѣднымъ, такъ какъ никогда еще не могло быть пройдено, и гдѣ должна лежать—если она существуетъ—земля, видѣнная въ 1764 г. Андреевымъ.

Въ предыдущемъ году, суда экспедиціи имѣли свободную отъ льда воду къ сѣверу отъ Ново-Сибирскихъ острововъ и сѣвернѣе острова Беннета, но, стремясь пройти отъ этого острова къ о. Врангеля, съ удивленіемъ встрѣтили скопленіе тяжелыхъ льдовъ, заставившихъ измѣнить направленіе и пробираться стороною къ матерому берегу.

Начальникъ экспедиціи нанесъ на карту всѣ извѣстные маршруты путешественниковъ, плававшихъ и ѣздившихъ на саняхъ въ этой области, и получилъ очень интересные результаты: всѣ пути оставляли свободными какъ разъ то пространство, которое занято на старыхъ картахъ «землею, гдѣ живутъ люди хряхай».

Никакой земли видѣть не удалось, но не удалось и пройти черезъ загадочное пространство. Льды сгущались, корабль могъ продвигаться со скоростью не болѣе $1^1/_2$—2 узловъ, попадалъ

въ тупики, изъ которыхъ съ трудомъ выбирался. Лишь обогнувъ такъ и оставшееся необслѣдованнымъ пространство, «Таймыръ» выбрался на сравнительно чистую воду, а вскорѣ затѣмъ море стало вовсе свободнымъ отъ льда. Чрезвычайно любопытно выяснить, какія именно причины заставляютъ льды сбиваться въ колоссальныя непроходимыя массы къ западу отъ о. Врангеля.

Подходя къ о. Генерала Вилькицкаго, постоянно встрѣчали набѣгающіе шквалы со снѣгомъ, а иногда градомъ; къ острову подходили рано утромъ 14-го августа.

Островъ былъ весь покрытъ снѣгомъ. Лишь мѣстами выдавались на высокихъ крутыхъ обрывахъ темныя глыбы вывѣтрившагося базальта. Никакой жизни не было видно. На самой вершинѣ еще крѣпко держался нѣсколько косо поставленный въ 1913 г. флагштокъ, на которомъ болтались жалкіе коротенькіе лоскутки—остатки изодраннаго и избитаго штормами національнаго флага. Положительно, этотъ годъ здѣсь холоднѣе прошлаго. Всего недѣлею раньше въ прошломъ году—7 августа, когда впервые былъ замѣченъ этотъ островъ, на немъ нигдѣ не было ни снѣжинки; многочисленные птенцы трехпалыхъ чаекъ, кайръ и чистиковъ, сидѣвшіе въ гнѣздахъ по откосамъ скалъ, еще не могли летать; въ разныхъ мѣстахъ, особенно на плоской вершинѣ острова зеленѣли мохъ и низкая трава. Теперь не было видно ни одной птицы, вся земля запорошена снѣгомъ. Только моржи, какъ и раньше, въ изрядномъ количествѣ плавали и ныряли въ холодной, какъ ледъ, водѣ вокругъ корабля. Температура воздуха была—1°,0.

«Вайгачъ» при подходѣ къ Медвѣжьимъ островамъ встрѣтилъ новообразующійся блинчатый ледъ и сало; затѣмъ направился къ Ново-Сибирскимъ островамъ, встрѣчая массивный ледъ, крупныя торосистыя нагроможденія и обломки полей; 1-го августа получилъ радіотелеграмму отъ Начальника экспедиціи, съ приказаніемъ сдѣлать съемку о. Жаннетты и, если успѣетъ, также о. Генріэтты. Послѣдній островъ въ общихъ чертахъ описанъ Де-Лонгомъ, островъ-же Жаннетта лежалъ далеко въ сторонѣ отъ дрейфа экспедиціи на «Жаннеттѣ». Встрѣча судовъ экспедиціи была перенесена на 16-ое

у о. Беннета или у о. Генерала Вилькицкаго до полдня 17-го. На пути къ островамъ Де-Лонга, «Вайгачъ» встрѣтилъ снова густой ледъ, заставившій его склониться къ W и SW, при чемъ оказалось еще, что теченіемъ «Вайгачъ» подало къ W миль на 30. Благодаря этому, «Вайгачъ», не видя возможности успѣшно подойти къ островамъ Де-Лонга, прошелъ къ о. Генерала Вилькицкаго, откуда замѣтилъ въ сѣверномъ направленіи еще одинъ островъ, возвышенности котораго, видныя отдѣльно, заставили сначала думать, что тамъ два острова. «Вайгачъ» прошелъ къ южному берегу новаго острова, чтобы сдѣлать астрономическія наблюденія и водрузить флагъ.

Тѣмъ временемъ, «Таймыръ» обошелъ маленькій островъ Генерала Вилькицкаго съ описью, такъ какъ сдѣланная при неблагопріятныхъ условіяхъ опись предыдущаго года казалась не достаточной. Окончивъ опись, «Таймыръ» прошелъ къ новому острову, который былъ окруженъ густымъ льдомъ. Пробираясь въ этомъ льду, обогнули островъ съ запада и соединились у сѣверо-восточной оконечности острова съ «Вайгачемъ». Командиру «Вайгача» удалось взять астрономическій пунктъ. Опись острова производили оба ледокола, идя навстрѣчу другъ другу.

Новый островъ значительно больше о. Генерала Вилькицкаго, окружность его около 20 миль, онъ лежитъ въ шир. 76° 10′ N и дол. 153° Ost. Восточный берегъ болѣе возвышенъ и обрывистый, западный и сѣверный низменны, но уже неподалеку отъ моря начинаются подножія широкихъ холмовъ, занимающихъ всю срединную часть острова. Въ долинахъ между холмами лежалъ снѣгъ. На низкомъ сѣверномъ берегу находилось довольно много выкидного лѣса—плавника. Въ собранныхъ образцахъ горныхъ породъ есть признаки мѣдныхъ соединеній. Изъ животныхъ замѣчены и поступили въ коллекцію 2 вида чаекъ и 1 видъ куликовъ-плавунчиковъ. На сѣверномъ берегу острова находилась обширная лагуна, вода изъ которой вытекала, падая съ нѣкоторой высоты въ море каскадомъ, но вода была соленая, уд. вѣса 1.0170, такъ что вытеканіе воды, вѣроятно, происходило лишь при отливѣ, а въ полную воду лагуна снова наполнялась морскою водою.

Вечеромъ, когда работа была окончена, транспорты пошли дальше, снова каждый особымъ путемъ. «Вайгачъ» пошелъ къ Таймырскому полуострову, обходя Ново-Сибирскіе острова съ сѣвера возможно ближе къ берегамъ и дѣлая съемку, поскольку позволяли глубины. Такимъ образомъ, «Вайгачъ» прошелъ вблизи сѣвернаго берега острововъ: Новая Сибирь, Фаддѣева и Котельный; къ острову Фигурина не подпустили малыя глубины. Отсюда «Вайгачъ» прошелъ къ островамъ Св. Самуила, лежащимъ подлѣ сѣверо-восточнаго берега Таймырскаго полуострова. Переходъ продолжался съ 14-го по 18-ое августа, при чемъ только 16-го была встрѣчена полоса разбитаго льда, которую обогнули съ юга. Погода была пасмурная, часто шелъ снѣгъ, температура воздуха почти все время была ниже нуля. Между островами Самуила и матерымъ берегомъ свободной воды не было видно—все пространство было плотно набито торосистымъ льдомъ, который вплотную примыкалъ къ береговому ледяному припаю, можетъ быть составляя съ нимъ одно цѣлое. Простоявъ ночь изъ за тумана и темноты на ледяномъ якорѣ, «Вайгачъ» на утро пошелъ дальше, идя большими полыньями среди ледяныхъ полей и порою пробивая перемычки между ними. Въ 9 ч. вечера 19-го августа «Вайгачъ» увидѣлъ знакъ, поставленный на мысѣ Челюскина въ 1901 г. экипажемъ «Зари»—судна русской полярной экспедиціи подъ начальствомъ барона Толля. Мимо мыса все время проходили по теченію на востокъ крупные обломки ледяныхъ полей.

«Таймыръ» отъ новаго острова, который былъ, повидимому, издали замѣченъ еще въ 1913 г. при возвращеніи экспедиціи отъ о. Беннета, но ошибочно принятъ за открытый передъ тѣмъ о. Генерала Вилькицкаго, пошелъ къ мысу Челюскина сѣвернѣе «Вайгача», чтобы опредѣлить границу спускающихся съ сѣвера льдовъ. Въ 4 ч. утра 15-го августа увидѣли о. Беннета, который былъ оставленъ къ N. И этотъ островъ былъ теперь значительно больше занесенъ снѣгомъ, чѣмъ даже 9-го сентября предыдущаго года, когда суда экспедиціи ушли отъ его береговъ. Въ первый день ледъ встрѣчался отдѣльными полосами или даже отдѣльными льдинами,

курсъ былъ южнѣе прошлогодняго, но сѣвернѣе пути «Вайгача», чтобы еще несомнѣннѣе убѣдиться, что такъ называемая земля Санникова, которую видѣли этотъ промышленникъ, и—много позже—баронъ Толль съ острова Котельнаго, въ возможномъ раіонѣ видимости съ острова Котельнаго не находится. Впрочемъ, необходимо имѣть въ виду, что при поразительной прозрачности воздуха и чрезвычайно сильно выраженной особенно въ лѣтніе солнечные дни рефракціи въ Ледовитомъ океанѣ удается видѣть даже очень удаленные острова. Можетъ быть, земля, видѣнная названными лицами, находится гораздо сѣвернѣе.

Въ полдень 16-го августа «Таймыръ» опять вошелъ въ рѣдкій ледъ; нѣсколько часовъ спустя многолѣтнія громадныя льдины оказались столь сплоченными, что съ трудомъ удавалось выбираться изъ скопленія ихъ, уходя на S и SW. Ночью выбрались въ рѣдкій разбитый ледъ, а утромъ вышли на чистую воду и весь день шли, пересѣкая встрѣчавшіяся на пути полосы разбитаго льда и огибая плотно сбитыя ледяныя массы. Вечеромъ замѣтили плывущаго между льдинами бѣлаго медвѣдя. Это былъ первый медвѣдь, встрѣченный въ этомъ плаваніи, поэтому мясо его ѣли пока не всѣ.

18-го августа шли сначала большими полыньями и рѣдкимъ разбитымъ льдомъ, но днемъ уже пришлось медленно и съ трудомъ пробираться между ледяными полями, старыми многолѣтними льдинами, засыпанными свѣжимъ снѣгомъ и спаянными тонкимъ еще молодымъ льдомъ. Все время державшаяся пасмурная погода, часто надвигавшійся туманъ и нѣсколько разъ принимавшійся падать снѣгъ, уменьшая видимость, сильно затрудняли оріентировку. Температура воздуха въ этотъ и всѣ слѣдующіе дни до 26-го августа была все время отрицательная, не спускаясь ниже—1°.8. На слѣдующій день плаваніе продолжалось при тѣхъ-же условіяхъ. Въ ночь на 20-ое увидѣли, миляхъ въ 8 къ S, западный изъ острововъ Самуила, а за нимъ и берегъ Таймырскаго полуострова, но вскорѣ все заволокло туманомъ. Наконецъ, въ 6 ч. утра 20-го «Таймыръ» подошелъ къ мысу Челюскина. Стали на якорь близъ берега со знакомъ «Зари», на глубинѣ 21 саж.

Кабинет Севера
Обл Библиотеки

Нѣсколько человѣкъ отправились на вельботѣ на берегъ съ Начальникомъ экспедиціи. Осмотрѣли знакъ «Зари», имѣющій

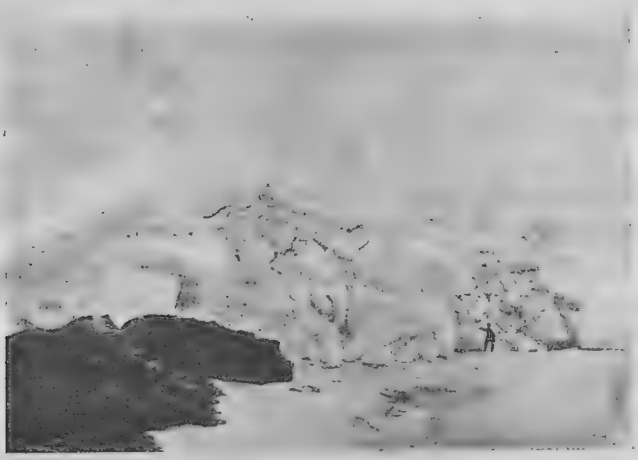
2. Знакъ „Зари“ на мысѣ Челюскина.

такой видъ, какъ будто бы онъ только что поставленъ. [Рис. 2]. На низкой прибрежной полосѣ оказались выброшенными колоссальныя льдины, образовавшія длинный непрерывный валъ,

3. Нагроможденіе льда у мыса Челюскина.

окружающій возвышенный мысокъ, на которомъ возведенъ знакъ. [Рис. 3, 4, 5]. Въ прошломъ году, когда къ N и W

отъ мыса Челюскина стоялъ невзломанный ледъ, на берегу подлѣ знака «Зари» не было и слѣда ледяныхъ нагроможде-



4. Торосы на берегу подлѣ знака „Зари".

5. Часть ледяныхъ нагроможденій на мысѣ Челюскина.

ній. Врядъ ли настоящія нагроможденія огромныхъ глыбъ льда образовались осенью 1913 г. послѣ 29-го августа—день

ухода отъ знака «Зари» береговой партіи «Таймыра»,—вѣроятнѣе предположить, что мощные сдвиги льда и выбрасываніе части его на берегъ произошли лѣтомъ 1914 года, во время шторма. Легко представить себѣ, что никакое судно, стоящее подъ берегомъ, не смогло бы выдержать такого напора льда и было бы или выброшено на берегъ или раздавлено.

Послѣ осмотра знака и фотографированія торосовъ, попытались отправиться обратно. Но двигавшійся непрерывно, хотя и не съ большою скоростью, ледъ закрылъ всѣ каналы, которыми прошла шлюпка. Пройдя немного, пришлось по-

6. Эпизодъ при возвращеніи отъ знака „Зари“ на корабль.

спѣшно вытаскивать вельботъ на обломокъ ледяного поля, иначе шлюпка была бы раздавлена. [Рис. 6]. Нѣкоторое время дрейфовали на льдинѣ, при первой возможности переправились черезъ образовавшуюся полынью на сосѣднюю большую льдину, протащили черезъ нее вельботъ, снабженный полозьями, и, наконецъ, послѣ нѣсколькихъ часовъ, получили возможность пролавировать между льдинами къ борту корабля.

Плаваніе во льдахъ въ послѣдніе дни не обошлось безъ нѣкоторыхъ поврежденій на «Таймырѣ»; была обнаружена течь въ канатномъ ящикѣ, въ 1-ой балластной систернѣ и въ

носовомъ трюмѣ. Поврежденія были исправлены. Однако, часть провизіи, хранившейся въ носовомъ трюмѣ, оказалась подмоченной.

«Вайгачъ» снялся съ якоря и ушелъ къ Землѣ Императора Николая II, подъ берегомъ которой нашелъ свободную отъ льда воду. «Таймыръ» снялся позже, но ему не удалось пробить образовавшуюся ледяную перемычку; всѣ выходы оказались закрытыми, пришлось, зацѣпившись ледяными якорями за ледяное поле, дрейфовать со льдомъ на востокъ, со скоростью иногда до 3 узловъ, иногда же значительно медленнѣе, такъ какъ по временамъ ледъ задерживался островами и берегомъ.

Во всякомъ случаѣ, большая часть пути была теперь уже пройдена. Не считая 2 700 миль, отдѣляющихъ Владивостокъ отъ входа въ Ледовитый океанъ, отъ мыса Дежнева до мыса Челюскина было пройдено около 2 000 миль, изъ которыхъ 1 800 миль сдѣланы отъ послѣдней угольной станціи въ Колючинской губѣ въ 11—12 дней. Отъ мыса Челюскина до Архангельска или Александровска на Мурманѣ считается около 1 400 миль, но изъ нихъ только 420 миль — отъ м. Челюскина до о. Диксона передъ устьемъ р. Енисея—были, дѣйствительно, мало извѣданной и наиболѣе трудной частью пути. Наименѣе доступнымъ оказывается раіонъ между мысомъ Челюскина и выходомъ въ западную часть Карскаго моря изъ безчисленныхъ острововъ архипелага Норденшельда. Именно въ этой 300-мильной области испытывалъ большія затрудненія Нансенъ въ 1893 г., и здѣсь же была вынуждена стать на зимовку «Заря» въ 1900 г. Только Норденшельдъ въ 1878 г., одинъ изъ трехъ мореплавателей, пересѣкшихъ эту зону, безъ всякой помѣхи со стороны льда прошелъ за мысъ Челюскина.

«Вайгачъ», пройдя къ юго-восточной оконечности Земли Императора Николая II, пошелъ по довольно широкой полосѣ чистой воды, тянувшейся на W вдоль южнаго берега Земли. Берегъ Земли здѣсь вскорѣ становится низменнымъ, горы остаются далеко въ глубинѣ и береговая черта склоняется къ югу. Пройдя около 90 миль, «Вайгачъ» дошелъ, повиди-

мому, до юго-западной оконечности Земли (около 77° 50′ с. ш. и 99° вост. д. отъ Гр.) и повернулъ обратно, дѣлая опись берега. Вблизи берега замѣчены 4 маленькихъ островка. [Рис. 7]. «Вайгачъ» прошелъ также мимо западной оконечности о. Цесаревича Алексѣя, опись котораго съ этой стороны въ предыдущемъ году была невозможна, а также нанесъ на карту западный берегъ острова, лежащаго между о. Цесаревича Алексѣя и Землею Императора Николая II.

Этотъ островъ былъ открытъ въ 1913 г. авторомъ этого очерка, во время предпринятой имъ, въ сопровожденіи 2 нижнихъ чиновъ, большой экскурсіи по острову Цесаревича Алексѣя, но точное его положеніе съ берега этого острова не могло быть тогда опредѣлено, подойти же къ нему съ моря не представлялось возможнымъ. Островъ этотъ нѣсколько болѣе высокій, чѣмъ низменный о. Цесаревича Алексѣя, находится къ N отъ западной оконечности послѣдняго, лежитъ ближе къ нему, чѣмъ къ Землѣ Императора Николая II, тянется по параллели миль на 6. По предположенію Начальника экспедиціи, островъ будетъ названъ по фамиліи замѣтившаго его впервые.

Покончивъ съ описью, «Вайгачъ» сталъ на якорь подъ берегомъ, въ ожиданіи прихода «Таймыра». Между тѣмъ, неширокая полоса свободной воды, гдѣ, не видя выхода, стоялъ «Таймыръ», стала забиваться мелкимъ льдомъ, транспортъ сжало, такъ что онъ потерялъ возможность управляться, а вскорѣ сорвало съ ледяныхъ якорей. Когда ледъ разрѣдился нѣсколько, удалось пройти миль пять на NNW, но затѣмъ корабль снова сдавило льдомъ. Лопнулъ штуртросъ. Изъ за постоянной пасмурности и часто надвигавшагося тумана—порою со снѣгомъ—горизонтъ очень плохой. [Рис. 8]. Днемъ пробивались между ледяными полями къ N, но вечеромъ путь преградило большое поле, ломать которое пытались, но изъ попытки ничего не вышло. Во время дрейфа со льдомъ, подымали метеорографъ на змѣяхъ, изслѣдовали воду, полученную изъ старой многолѣтней льдины; удѣльный вѣсъ этой воды оказался всего 1,0009, такъ какъ въ лѣтніе мѣсяцы изъ льда, и безъ того во много разъ менѣе соленаго,

чѣмъ вода, въ которой онъ образовался, выщелачиваются почти всѣ соли просачивающеюся сквозь него прѣсной водою, накопляющейся при таяніи снѣгового покрова.

«Таймыръ» продрейфовало миль на 14 къ Ost'у отъ мыса Челюскина. Съ 1 до 3 ч. ночи опять можно было медленно подвигаться во льду на NW, пользуясь сдвигами полей, затѣмъ подошли къ крѣпкой перемычкѣ, шириною кабельтова два, за которой было видно много чистой воды. Перемычка долго сопротивлялась усиліямъ ледокола, но, наконецъ, къ 7 ч. утра удалось выйти на чистую воду. Черезъ часъ уви-

8. Сплоченный ледъ; спаянныя молодымъ льдомъ старыя льдины; нагроможденія въ видѣ отдѣльныхъ бугровъ и грядъ.

дѣли «Вайгачъ», а въ 10 ч. утра подошли къ нему и стали рядомъ у южнаго берега Земли Императора Николая II. Было 22-ое августа. Послѣдніе два дня были очень тяжелы, какъ по работѣ, такъ и изъ за большого нервнаго напряженія всѣхъ.

Будучи у юго-западной оконечности Земли Императора Николая II, «Вайгачъ» видѣлъ на W сплошной ледъ, отъ края котораго свѣжимъ SW вѣтромъ отламывались большіе куски, уплывавшіе затѣмъ къ востоку. Между Землею и о. Цесаревича Алексѣя льда не было. Вдоль южнаго берега

были найдены глубины отъ 23 до 70 саж., лишь у SW оконечности глубина уменьшилась до 17 саж. Близъ этого мѣста стояли на мели три огромныя ледяныя горы.

Надо замѣтить, что ледяныя горы никогда не были замѣчены въ восточной половинѣ Ледовитаго океана. Образовываться тамъ имъ негдѣ, такъ какъ ни на одномъ изъ извѣстныхъ въ этой части океана острововъ нѣтъ крупныхъ глетчеровъ, порождающихъ плавающія ледяныя горы. Лишь въ 1913 году суда экспедиціи встрѣтили эти образованія восточнѣе мыса Челюскина, но вблизи него, а затѣмъ въ области восточнаго конца пролива между этимъ мысомъ и Землею Императора Николая II и у предполагаемой сѣверной оконечности Земли на 81° сѣв. шир. Ледяныя горы, встрѣченныя теперь, какъ и прошлогоднія, безъ сомнѣнія, приплыли издалека, вѣроятно, съ береговъ Земли Франца-Іосифа. Много дальше м. Челюскина ледяныя горы не заносятся вслѣдствіе мелководья восточной половины Ледовитаго океана, такъ какъ лишь вблизи м. Челюскина дно быстро опускается до 100 саж., въ остальной же восточной части Ледовитое море мелко на сотни миль отъ берега.

Между тѣмъ, эти массивныя глыбы прѣснаго льда сидятъ очень глубоко—одна изъ встрѣченныхъ въ 1913 г. ледяныхъ горъ стояла на мели на 60-саженной глубинѣ. Несомнѣнно, поблизости м. Челюскина ледяныя громады находятъ свою гибель, тая подъ лучами незаходящаго 4 мѣсяца солнца и разрушаясь штормами.

Вскорѣ послѣ соединенія, суда экспедиціи пошли вдоль южнаго берега Земли Императора Николая II; подъ берегомъ была чистая вода, съ изрѣдка проплывавшими отдѣльными льдинами, но, отойдя отъ берега, встрѣчали на W и S плотно сдвинутыя ледяныя поля. Вечеромъ стали на якорь у ледяного поля, вплотную примыкавшаго къ ледяному припаю южнаго берега Земли, неподалеку отъ SW оконечности ея.

Пробираясь во льдахъ, замѣтили небольшую высокую льдину, обильно покрытую ярко красной кровью — слѣды недавняго пиршества медвѣдя. Поблизости увидѣли удиравшую по ледяному полю медвѣдицу съ двумя медвѣжатами. Объ охотѣ

нечего было и думать. Вечеръ этого дня былъ отмѣченъ наблюдавшимся почти полнымъ лунным затменіемъ.

Изъ за пасмурной погоды, сильно затруднявшей ориентировку, суда простояли на якорѣ до 10 ч. вечера слѣдующаго дня—23-го августа. Днемъ «Таймыръ» снимался для опредѣленія девіаціи.

Нѣкоторые изъ участниковъ экспедиціи отправились на берегъ. Добраться до него было не такъ то просто. Дѣло въ томъ, что въ мѣстѣ прижатія ледяного поля, у котораго стояли транспорты, къ береговому припаю, образовалась длиннѣйшая полоса торосовъ, на подобіе нагроможденій у знака «Зари». По ту сторону торосовъ сначала шелъ береговой припай, но близъ самаго берега оставалась полоса неглубокой (до 1 саж.) воды, шириною въ нѣсколько саженъ. Пришлось перетащить черезъ торосы байдарку и переправляться поодиночкѣ на берегъ.

Низменный, обрывистый берегъ Земли тянется отъ горъ на восточномъ берегу до SW мыса, круто поворачивая отсюда къ N. Мѣстность представляетъ рядъ невысокихъ обширныхъ бугровъ, безконечной вереницей уходящихъ вдаль. Лишь неподалеку отъ SW мыса возвышается высокая гора съ плоской вершиной, подобная возвышенностямъ, которыми сплошь покрытъ восточный берегъ Земли.

Почва—песокъ и замерзшая уже теперь тундра, въ ближайшихъ къ морю мѣстахъ обильно покрытая галькой. Верхнія части холмовъ стояли обнаженными, но въ ложбинахъ между ними было уже такъ много снѣга, что мѣстами нога проваливалась выше колѣна. Изъ признаковъ, указывающихъ на присутствіе животныхъ, замѣчены только многочисленные слѣды песцовъ. Выкидного лѣса мало. Кое-гдѣ встрѣчаются на обрывистомъ берегу выходы основныхъ горныхъ породъ, образцы которыхъ были присоединены къ коллекціямъ. Температура воздуха была ниже — 3°, дувшій послѣдніе 3 дня довольно свѣжій SW вѣтеръ ночью стихъ.

Ближайшіе дни принесли большія испытанія. Напряженное состояніе окончилось лишь 11-го сентября, когда съ несом-

нѣнностью выяснилось уже, что суда въ этомъ году продвигаться больше не могутъ и что постановка на зимнюю стоянку уже совершилась. До тѣхъ поръ, все еще оставалась хоть нѣкоторая надежда на возможность выбраться на болѣе свободную воду и пройти возможно дальше въ желательномъ направленіи. Къ этому были направлены всѣ усилія и тѣмъ тяжелѣе было видѣть порою полнѣйшую невозможность двигаться самостоятельно и сознавать совершенное безсиліе свое передъ неукротимымъ напоромъ необозримыхъ потоковъ ледяныхъ громадъ.

Главную роль въ движеніи льдовъ и распредѣленіи ихъ играетъ, безъ сомнѣнія, вѣтеръ. Крѣпкій SO вѣтеръ быстро могъ бы отогнать ледяныя поля отъ западнаго берега Таймырскаго полуострова и транспорты могли бы продолжать свой путь на западъ. Но подходящаго вѣтра не появлялось. Ледъ закрывалъ всѣ возможные проходы, даже движеніе вспять было бы сильно затруднено.

Снявшись съ якоря въ 10 ч. вечера 23-го, «Таймыръ» пробирался между ледяными полями, употребивъ не менѣе часа на разворачиваніе. «Вайгачъ» пробирался въ сторонѣ, временами скрываясь изъ вида. Въ 9 ч. утра пришлось стать на ледяной якорь въ серединѣ пролива между Таймырскимъ полуостровомъ и Землею Императора Николая II. Изъ за тумана простояли до 6 ч. вечера, затѣмъ двинулись снова изъ полыньи въ полынью, выискивая проходъ на W, SW или S — къ берегу. 25-го стояли на якорѣ у одного изъ 4 острововъ, замѣченныхъ издали Нансеномъ въ 1893 г. и названныхъ островами Акселя Гейберга, по имени одного изъ лицъ, снабжавшихъ норвежскую полярную экспедицію средствами. Останавливались и подлѣ маленькаго, довольно высокаго острова, лежащаго южнѣе мыса Вега подъ берегомъ полуострова. Возлѣ самаго острова, въ какой нибудь четверти кабельтова глубина была 9 саж. и можно было стоять спокойно у мощнаго берегового припая, пережидая, когда прекратится чрезвычайно усилившееся движеніе льдовъ. На островѣ и вокругъ него на льду были видны слѣды двухъ медвѣдей и песцовъ, бѣжавшихъ по слѣдамъ медвѣдя, что

часто дѣлаютъ эти лисицы, въ расчетѣ поживиться крохами отъ добычи большого звѣря.

«Вайгачъ» былъ еще разъ направленъ поискать прохода у берега Земли Императора Николая II, но безрезультатно. Довольно сильное теченіе на NO; когда поля приходили въ энергичное движеніе, ледоколы снимались съ якоря и мѣняли мѣсто. Вечеромъ 25-го и ночью шли на SW, S, иногда и на SO, пробираясь полыньями и каналами; глубины все время довольно значительныя, 60 — 80 саж.; ледъ ровный, невысокій. Въ 4 ч. утра снова пришлось остановиться на 12 часовъ изъ-за густого тумана. Потеплѣло, температура воздуха +0°.5, вѣтеръ SO, но очень слабый. Къ вечеру, продвигаясь каналами, число которыхъ замѣтно увеличилось, приблизились къ островамъ Фернлея, впервые замѣченнымъ издали, какъ и острова предыдущей группы, экспедиціей на «Фрамѣ».

Острова Фернлея, числомъ 4, какъ и о-ва Акселя Гейберга, возвышаются надъ моремъ саженъ на 10—15, каменисты; образцы горныхъ породъ взяты съ SW острова Фернлея. На тѣхъ и другихъ островахъ до этого года никогда никто не бывалъ.

Около 12 ч. ночи 26-го часть припая, у котораго на глубинѣ 8 саж. стояли суда экспедиціи, оторвало вѣтромъ и понесло на NO. Снялись съ ледяныхъ якорей, перемѣнили мѣсто. Вскорѣ пошелъ дождь. Въ 7 ч. утра одинъ изъ офицеровъ «Таймыра» съѣхалъ на островъ, чтобы въ трубу осмотрѣть горизонтъ; поставилъ на островѣ каменный небольшой знакъ; ничего утѣшительнаго видѣть не удалось. Въ 9 ч. у. снялись. «Вайгачъ» отдѣлился, «Таймыръ» шелъ около 2 часовъ, подошелъ къ перемычкѣ и началъ ее ломать. Ледъ кололся сначала хорошо, но вскорѣ остававшійся свободный каналъ заполнился кусками разбитаго льда, перемѣшаннаго съ шугой и новообразованнымъ молодымъ льдомъ, державшимся у краевъ ледяныхъ полей. Нельзя было дать задній ходъ. Подъ напоромъ льда на руль, лопнулъ штуртросъ. Между тѣмъ, огромное, въ нѣсколько миль діаметромъ, поле начало разворачиваться возлѣ другого, не менѣе обширнаго, упиравшагося

дальнимъ концомъ въ островъ. [Рис. 10]. Транспортъ очутился между двумя сдвигающимися полями. Быстро испра-

10. Вдоль края ледяного поля.

вивъ штуртросъ, пытались выбраться изъ узкости, давали хода, заводили ледяные якоря и работали лебедками, но безуспѣшно. Корабль сильно сдавило. Позади транспорта и

11. Гряда торосовъ, образующаяся при столкновеніи ледяныхъ полей.

передъ нимъ, на мѣстѣ столкновенія полей, на глазахъ образовалась гряда торосовъ. [Рис. 11]. При сильномъ сжатіи

снова лопнулъ штуртросъ, «Таймыръ» накренило на правый бортъ.

Сразу обнаружились поврежденія — вдавило лѣвый бортъ тотчасъ ниже ватерлиніи, образовались трещины въ бортовой обшивкѣ, сдвинулась переборка между 2 каютами, въ эти каюты проникла вода. Но это были ничтожныя поврежденія по сравненію съ тѣми, какія были найдены въ подводной части корабля. Передняя половина лѣваго борта сильно помята, погнуто около 70 шпангоутовъ, въ 20 мѣстахъ шпангоуты лопнули, погнутъ бортовой кильсонъ, сгофрированы подлѣ бортовъ 9 водонепроницаемыхъ переборокъ, въ 6 мѣстахъ образовались щели въ нихъ, срѣзано много заклепокъ.

Течь удалось устранить легко. Но поврежденія переборокъ и шпангоутовъ были настолько значительны, что первыя, въ сущности, вовсе отсутствовали, какъ водонепроницаемыя, а вторые едва ли были въ состояніи оказать серьезное сопротивленіе въ случаѣ повторенія сильнаго сжатія.

При началѣ сжатія, «Вайгачъ» пытался придти на помощь, подойдя ближе и подавъ буксиры, чтобы облегчить разворачиваніе, но, къ счастью, было своевременно замѣчено, что поля начали расходиться спереди «Таймыра» и находящійся позади него «Вайгачъ» можетъ быть зажатъ. «Вайгачъ» успѣлъ отойти въ полынью и тѣмъ спасся отъ угрожавшей опасности.

Примѣрно, черезъ часъ сжатіе прекратилось, поля нѣсколько разошлись и «Таймыръ» продвинулся въ ближайшую полынью. Эта полынья не имѣла другого выхода, пришлось разворачиваться, при чемъ еще разъ разорвался штуртросъ. Наконецъ, развернулись при помощи ледяныхъ якорей, выбрались въ полынью болѣе крупную, въ виду о. Фернлея. «Вайгачъ» въ это время прошелъ къ этимъ островамъ. Ночью много разъ пришлось мѣнять мѣсто, такъ какъ полыньи забивало льдомъ; порою выходъ на сосѣднюю полынью открывался лишь тогда, когда за кормою «Таймыра» оставалось всего 20—30 саженъ воды, покрытой мелкимъ льдомъ, вся же остальная часть полыньи уже была покрыта сплоченнымъ тяжелымъ льдомъ.

Было рѣшено выгрузить изъ трюмовъ на верхнюю палубу запасы провизіи, керосина и пиронафта, теплаго платья, приготовить санки и отдѣльно сложить запасъ провизіи на 3—4 недѣли, на случай повторенія сильнаго напора льдовъ, когда корабль не будетъ въ состояніи служить убѣжищемъ. Въ такомъ случаѣ необходимо было спасти нужное количество пищи и теплаго платья и стараться пройти къ берегу или на «Вайгачъ».

Какъ разъ въ ночь послѣ того дня, когда «Таймыръ» подвергся сильному сжатію, услышана была работа какой-то радіостанціи. Съ «Таймыра» отправили депешу: «Таймыръ» и «Вайгачъ» находятся у острововъ Ферплея. Скажите, кто вы и гдѣ вы?» Въ 12 ч. 15 м. ночи полученъ отвѣтъ: «Эклипсъ», экспедиція для поисковъ Брусилова и Русанова, находимся между островами Тилло и Маркгама. Свердрупъ».

Послѣдовалъ обмѣнъ привѣтствіями, затѣмъ сообщили другъ другу о своемъ положеніи и о состояніи льдовъ и, наконецъ, впервые послѣ американскихъ и анадырскихъ извѣстій, экспедиція получила свѣдѣнія о войнѣ, впрочемъ довольно ограниченныя, такъ какъ послѣдняя почта была получена «Эклипсомъ» еще въ г. Александровскѣ, въ концѣ іюля.

«Эклипсъ» передалъ, что уже три дня безуспѣшно пытается пройти острова Тилло—очень много льда, которымъ забито все видимое пространство впереди. [Рис. 12].

Острова Тилло находились въ 180 миляхъ отъ тѣхъ мѣстъ, гдѣ стояли сейчасъ суда экспедиціи. «Эклипсъ» двигался вдоль берега въ нашу сторону. Экспедиція Свердрупа имѣла задачей осмотрѣть побережье Ледовитаго океана до мыса Челюскина, восточный берегъ Новой Земли и о. Уединенія, въ поискахъ ушедшихъ въ море въ 1912 г. экспедиціи Брусилова, на шхунѣ «Св. Анна», и Русанова, на шхунѣ «Геркулесъ». Въ случаѣ неудачи поисковъ, начальникъ экспедиціи, бывшій командиръ «Фрама», извѣстный норвежскій полярный изслѣдователь О. Свердрупъ долженъ былъ устроить въ нѣсколькихъ мѣстахъ склады провизіи, одежды, оружія и др. необходимыхъ предметовъ. Экспедиція, пройдя Югорскимъ Шаромъ въ Карское море, вскорѣ встрѣтила разбитый

ледъ, простиравшійся до береговъ полуострова Ямала. Вторично ледъ былъ встрѣченъ восточнѣе Енисейскаго залива, при чемъ здѣсь уже приходилось идти каналами между ледяными полями. У острововъ Тилло 26-го августа, когда къ нимъ подошелъ «Эклипсъ», ледъ былъ еще не взломанный. Пока никакихъ слѣдовъ экспедиціи 1912 года «Эклипсъ» не замѣтилъ.

Близость этого корабля, къ тому же съ такимъ опытнымъ и свѣдущимъ въ полярныхъ дѣлахъ человѣкомъ, какъ Свердрупъ, была чрезвычайно важна для нашей экспедиціи. Не говоря уже о моральномъ значеніи присутствія неподалеку

12. „Эклипсъ", судно полярной экспедиціи подъ начальствомъ Свердруна.

еще одного судна, «Эклипсъ» былъ важенъ, какъ источникъ ряда совѣтовъ, столь необходимыхъ въ случаѣ зимовки для новичковъ въ подобныхъ обстоятельствахъ, какъ посредникъ для телеграфныхъ сношеній, такъ какъ для слабыхъ радіостанцій ледоколовъ не было никакой надежды на возможность установить, въ случаѣ зимовки, связь съ Югорскимъ Шаромъ изъ столь отдаленнаго мѣста, наконецъ, какъ возможное надежное убѣжище при необходимости покинуть гибнущій корабль.

Весь слѣдующій день 28-го августа на «Таймырѣ» шла выгрузка провизіи и пр. О самостоятельномъ движеніи нельзя

было думать—ледоколъ былъ тѣсно охваченъ мощнымъ потокомъ льда, стремившимся на NO. Можно было лишь, не безъ большого труда, перебираться своевременно изъ одной полыньи въ другую, становясь на ледяной якорь у краевъ ледяныхъ полей. «Вайгачъ» также стоялъ въ полыньѣ, видя обширную чистую воду подъ берегомъ, простиравшуюся далеко къ югу, но не могъ пробраться въ нее, такъ какъ каналъ, ведшій туда, закрылся; ледъ былъ въ движеніи, давая впечатлѣніе рѣки во время ледохода. 29-го августа, въ сплошномъ туманѣ, державшемся весь день, «Вайгачъ» дѣлалъ нѣсколько обходовъ вокругъ своей полыньи, но выхода нигдѣ не могъ найти и дрейфовалъ вмѣстѣ съ льдиной, у края которой стоялъ, на N, со скоростью около $^1/_2$ мили въ часъ. «Таймыръ» семь разъ мѣнялъ мѣсто въ одной и той же полыньѣ, уклоняясь отъ надвигавшагося льда. Заштилѣло, ледъ сталъ расходиться, къ вечеру движеніе льда приняло иное направленіе—на SW; вслѣдствіе этого, острова Фернлея, отъ которыхъ «Таймыръ» былъ далеко отодвинутъ, вновь стали близкими и были хорошо видны всѣ четыре, со своими огромными торосами.

Выяснилось, что на «Таймырѣ» одна лопасть винта отломана цѣликомъ, отъ второй отбитъ кусокъ; «Вайгачъ» обломалъ вторую лопасть и получилъ, отъ сотрясеній корабля при ударахъ о ледъ, течь, около 3 тоннъ въ часъ.

Продрейфовавъ около 40 миль, «Вайгачъ» 30-го августа вышелъ въ каналъ, образовавшійся подъ берегомъ материка, и чистой водой прошелъ къ югу, до полуострова Короля Оскара. Подлѣ западнаго мыса полуострова опять стоялъ сплоченный ледъ. Пройдя между полями къ перемычкѣ, за которой виднѣлось много чистой воды, «Вайгачъ» пытался пробиться, но не имѣлъ успѣха и сталъ выжидать, находясь миляхъ въ семи отъ берега. Теченіе было на SW, $^1/_2$ мили въ часъ, При штилѣ и температурѣ воздуха до — 5°, между полями образовался тонкій молодой ледъ, достигшій къ 2 сентября толщины 2 дюймовъ. При новой попыткѣ сломать перемычку, отдѣлявшую «Вайгачъ» отъ чистой воды, судно подверглось сильному сжатію, но набившійся ледъ образовалъ прекрасную подушку и поля не сошлись вплотную; судно лишь

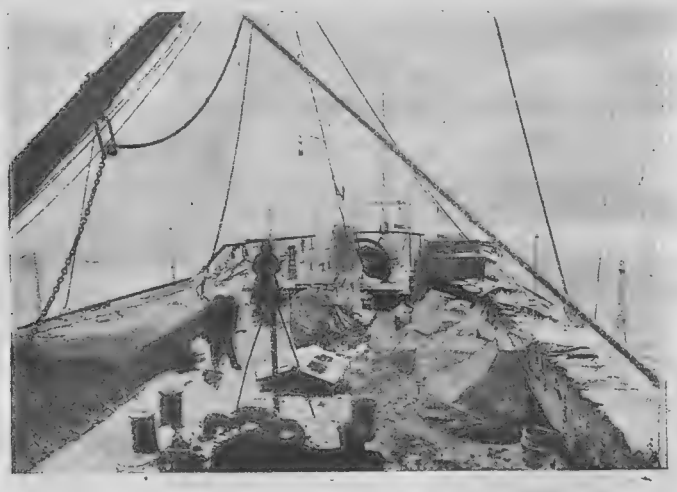
накренило, но никакихъ поврежденій не произошло. 2 сентября температура воздуха упала до—9°, почти весь день шелъ снѣгъ, изъ за котораго ничего не было видно.

«Вайгачъ» слабо дрейфовало со льдомъ; 5-го сентября образовалась полынья подъ берегомъ, тянувшаяся до самаго западнаго мыса полуострова; отъ нея отдѣляла перемычка кабельтова три, ледъ довольно легко поддавался напору транспорта, но началось сжатіе и пришлось прекратить работу. Днемъ перемычка нѣсколько разошлась, но, при попыткѣ проскочить на чистую воду, «Вайгачъ» сжало льдомъ. Судно выдержало сильное давленіе, накренилось на 9°, лопнулъ штуртросъ, но никакихъ другихъ поврежденій не случилось; сжатіе скоро прекратилось, кренъ выровнялся. Еще съ вечера началъ дуть южный вѣтеръ, на который возлагались большія надежды. Утромъ 6-го сентября образовались широкіе каналы, пользуясь которыми, «Вайгачъ» вышелъ изъ льда, пройдя для этого сначала миль на 8 на Ost, затѣмъ пошелъ на W подъ самымъ берегомъ полуострова Короля Оскара, по малымъ глубинамъ. Ночью былъ встрѣченъ ледъ, изъ за сильнаго снѣга и свѣжаго вѣтра пришлось стать на якорь, перемѣнить нѣсколько разъ мѣсто, притknуться къ ледяному полю, съ которымъ несло на Ost, отъ $^1/_2$—1 мили въ часъ. «Вайгачъ» находился миляхъ въ двухъ отъ берега; надѣялись, что еще удастся либо пройти въ Таймырскій заливъ, либо хоть подойти къ самому мысу, гдѣ былъ ледяной припай, и прочно стать въ этомъ припаѣ—становилось очевиднымъ, что не удастся избѣгнуть зимовки, такъ какъ возможность пройти куда либо дальше съ нѣкотораго времени перестала казаться осуществимой.

Температура воздуха въ дальнѣйшемъ все время держалась ниже 0°, лишь 9-го сентября на нѣсколько часовъ поднялась +0°,3. Молодой ледъ быстро утолщался, мѣстами даже образовались нагромождения изъ молодыхъ льдинъ. Небольшой дрейфъ къ сѣверу вскорѣ прекратился и было ясно, что «Вайгачъ» не уйдетъ дальше раньше будущаго лѣта. Послѣднія усилія пробить каналъ подъ берегъ остались тщетными: молодой ледъ, подъ давленіемъ полей, сбился вокругъ корабля въ плотную подушку до сажени толщиною, а выка-

лывая ледъ, при напряженной работѣ всей команды, удалось продвинуть корабль ближе къ полыньѣ всего лишь на 5 саженъ. Плаваніе «Вайгача» въ 1914 г. окончилось.

Между тѣмъ, «Таймыръ», продолжая выгрузку запасовъ на верхнюю палубу, (рис. 13) 30-го августа много разъ мѣнялъ мѣсто въ той же полыньѣ, уменьшавшейся постепенно; выходъ изъ полыньи все не открывался. Къ 3 ч. дня полынья со всѣхъ сторонъ уменьшилась до размѣровъ $1^1/_2$ длины корабля, но и это жалкое пространство продолжало забиваться мелкими льдинами и снѣжной кашей. При измѣнив-



13. Часть палубы „Таймыра“ съ выгруженными запасами.

шемся съ вечера предыдущаго дня вѣтрѣ, движеніе льда постепенно остановилось, а позже начала образовываться новая полынья къ N. Съ большимъ трудомъ развернулись при помощи ледяныхъ якорей и лебедокъ, перешли въ новую полынью и стали въ ней. 31-го августа штиль, туманъ, часто шелъ снѣгъ; полынья, въ которой стояло судно, была заключена среди полей, вдали виденъ разбитый ледъ и полыньи. Ночью, изъ за налѣзавшаго обломка поля, перебрались въ смежную полынью; до берега было миль шесть, но пройти ближе пока невозможно. Въ теченіе дня 1-го сентября нѣсколько разъ переходили изъ полыньи въ полынью, наконецъ проникли въ боль-

шое пространство, набитое мелкимъ льдомъ и саломъ, отдѣлявшееся отъ прибрежной воды ледянымъ полемъ, діаметромъ не менѣе 3 миль. Стали у края этого поля. Черезъ поле отправилась небольшая партія, чтобы осмотрѣть, насколько свободенъ проливъ между ледянымъ полемъ и берегомъ, такъ какъ было уже темно и двигаться впередъ, не видя выхода, было рисковано. При осмотрѣ вблизи оказалось, что хотя можно пройти между берегомъ и полемъ, если позволятъ глубины, но дальнѣйшій конецъ поля очень близко подходитъ къ выдающемуся мыску, и можно быть прижатымъ къ берегу, если поле придетъ въ движеніе. Остались подлѣ поля.

2-го сентября полыньи затянулись молодымъ льдомъ. Въ этотъ и слѣдующіе дни постоянно приходилось мѣнять мѣсто, перебираться въ сосѣднія полыньи, но больше ничего нельзя было сдѣлать. Медленный дрейфъ продолжался. 5-го сентября начали убѣждаться, что зимовка неизбѣжна. Молодой ледъ, покрытый толстымъ слоемъ снѣга, постоянно падавшаго послѣдніе дни, представлялъ теперь значительное препятствіе. Стоя на мѣстѣ, ежечасно давали ходъ машинѣ, чтобы не примерзать. Утромъ 6-го ледъ началъ замѣтно двигаться, вокругъ судна образовались трещины и полыньи миль на 8, начался сильный дрейфъ на NNO. Приложили всѣ усилія, чтобы сломать перемычку, отдѣлявшую «Таймыръ» отъ большой полыньи, покрытой тонкимъ молодымъ льдомъ, рвали ледъ толомъ, но безъ успѣха. [Рис. 14]. Тяжелая работа разворачиванія и продвиганія судна посредствомъ завоза ледяныхъ якорей и выбиранія затѣмъ перлиней, осложнялась тѣмъ, что много вынесшіе перлиня лопались. Разстояніе до берега все еще было, какъ и раньше, не менѣе 5 миль.

Хотя оставаться на зиму подъ берегомъ, не въ защищенной отъ господствующихъ вѣтровъ бухтѣ, а на совершенно открытомъ мѣстѣ, довольно опасно, такъ какъ корабль легко можетъ подвергнуться неудержимому напору льдовъ, но казалось еще болѣе опаснымъ быть окончательно задержанными льдомъ вдали отъ береговъ, гдѣ ледъ можетъ быть по временамъ подвиженъ въ теченіе всей зимы и всегда есть опасность попасть во время шторма въ столь сильное сжатіе, что

корабль не выдержитъ, между тѣмъ, спасти всѣхъ людей было бы, въ такомъ случаѣ, крайне трудно. Въ виду этого, казалось необходимымъ сдѣлать все возможное, чтобы поближе подойти къ берегу. Свердрупъ, которому къ 30-му августа удалось пройти до мыса Штеллинга, гдѣ плаваніе «Эклипса» и окончилось, такъ какъ впереди лежалъ непроходимый ледъ, съ своей стороны указывалъ на желательность для «Таймыра» подойти какъ можно ближе къ берегу, гдѣ слѣдовало сдѣлать складъ провизіи и керосина и устроить жилище на случай вынужденнаго оставленія судна.

14. Приготовленія къ взрыванію льда.

Между тѣмъ, ледъ, пришедшій въ движеніе 6-го сентября, захватилъ большое поле вблизи «Таймыра». Ночью поле начало разворачиваться, уменьшая полынью, въ которой стоялъ транспортъ. Съ большимъ трудомъ, работая машиной и лебедками, удалось ускользнуть отъ надвигавшейся громады и проскочить въ сосѣднюю полынью. Снѣгомъ, обильно падавшимъ весь этотъ день и сильно затруднявшимъ положеніе, были густо запорошены промежутки между полями; толстый слой снѣжной каши, превращающейся въ ледъ, лежалъ всюду на полыньяхъ. Убиравшіе ледяные якоря, попали, не замѣтивъ этого, на такую зыбкую поверхность и пять человѣкъ провалились подъ ледъ, окунувшись до плечъ въ ледяную

воду. Къ счастью, они отдѣлались только холодной ванной и испугомъ.

Вскорѣ образовался могучій потокъ разбитаго льда и обломковъ полей, въ которомъ транспортъ былъ безпомощной посторонней частицей. Не было ни малѣйшей возможности дѣлать что либо среди мчавшихся съ большой быстротой льдинъ и полей, изъ которыхъ иные по временамъ вращались вокругъ своей оси, видимо, не имѣя достаточнаго простора для движенія впередъ. Ледоколъ крѣпко сдавило и понесло со льдомъ. Постепенно вокругъ корабля набралось много мелко раздробленнаго льда, вмѣстѣ съ массой котораго транспортъ передвигался по трещинамъ.

Изъ за падавшаго снѣга трудно было видѣть, что происходитъ въ нѣсколько большемъ разстояніи, вблизи же «Таймыра» расположеніе льдовъ безпрерывно мѣнялось и нельзя было предвидѣть, какую картину представитъ окружающее черезъ нѣсколько минутъ, такъ какъ не было видно, подъ вліяніемъ какихъ именно причинъ одни обломки мчатся въ одну сторону, другіе, сшибаясь съ ними и крошась по краямъ, устремляются въ противоположную. Не смотря на то, что было 3 часа ночи, вся команда была на ногахъ, все было приготовлено на случай оставленія судна. Едва ли, впрочемъ, были бы удачно спущены шлюпки и выгружена провизія, о благополучномъ-же достиженіи всѣми берега трудно было думать.

Въ концѣ концовъ, транспортъ остановился; днемъ прояснило и оказалось, что судно порядочно отнесло къ сѣверу и что оно стоитъ у края огромнаго поля, упирающагося однимъ концомъ въ островокъ близъ берега материка; пространство между островомъ и берегомъ, до котораго было мили три, сплошь забито льдомъ. За кормой, въ разстояніи одного кабельтова, ледъ продолжалъ быстро нестись на NO, образуя нагроможденія у SW-го конца острова. Вдали на NW виднѣлись острова Гейберга. Поле, у котораго стоялъ «Таймыръ», подвергалось сильному нажиму льдовъ и дало уже трещину по срединѣ, миляхъ въ $1^1/_2$ отъ края; казалось, что ближайшая къ кораблю часть поля оторвется совсѣмъ и вступитъ въ общій потокъ, но поздно вечеромъ начало было развора-

чиваться все поле цѣликомъ, а затѣмъ снова остановилось. Ночь прошла спокойно. Днемъ 8-го поле дало нѣсколько поперечныхъ трещинъ, подъ давленіемъ налѣзавшихъ съ юга полей; поля обломали края и нагромоздили торосы; вдоль борта снова началось шуршаніе и хрустѣніе мелкаго льда, прекратившееся наканунѣ вечеромъ.

Какъ бы для отвлеченія вниманія, направленнаго все время на одно и то-же, въ полночь къ форштевню подошла медвѣдица, которую сильно заинтересовалъ ледяной якорь. Она пришла кстати—какъ разъ въ этотъ день съѣли послѣднее мясо предыдущаго медвѣдя, убитаго, опять таки, въ тотъ тяжелый часъ, когда «Таймыръ» находился въ чудовищныхъ объятіяхъ ледяныхъ полей, сломавшихъ ему шпангоуты.

За ночь ледъ подлѣ корабля смерзся—стояли легкіе морозы до—6,°4, но рано утромъ возлѣ борта появились трещины, ледъ пришелъ въ движеніе. Вѣтеръ все время отъ SW. Вскорѣ транспортъ развернуло на 11°, такъ какъ часть льда отъ борта унесло потокомъ, который двигался съ большой скоростью. Судно не испытывало давленія, такъ какъ ближайшее ледяное поле принимало на себя напоръ движущагося льда. Въ короткій промежутокъ времени, когда снѣгъ пересталъ падать, увидѣли, что положеніе почти не измѣнилось, островъ продолжалъ удерживать поле, прижатое къ береговому припаю материка, но самое поле стало ненадежнымъ, такъ какъ во многихъ мѣстахъ треснуло. Вскорѣ опять все закрылъ густо падавшій снѣгъ. Днемъ сильное движеніе ледяныхъ полей, торосовъ и битаго льда, проносившихся близко за кормою. Въ 4 часа дня пришлось сняться съ якоря, а спустя еще 2 часа судно было крѣпко зажато съ носа и кормы обломками полей; лѣвый бортъ упирался въ давшій уже трещины крупный обломокъ поля, принимавшій давленіе двухъ полей, а съ праваго борта былъ густой разбитый ледъ. Машину нельзя было проворачивать изъ за льда, набившагося подъ винтъ. Въ 10 часовъ вечера льдины начали ломаться, обломки поджимались подъ борта.

Начальникъ экспедиціи обсудилъ съ офицерами положеніе дѣлъ; было рѣшено сдѣлать немедленно окончательныя при-

готовленія на случай оставленія корабля. Около 12 ч. ночи разбудили команду, было роздано шерстяное бѣлье и мѣховое платье, команда переодѣта для похода и подготовлена къ переходу по льду. Въ виду того, что нельзя было разсчитывать на возможность перевезти черезъ торосы и движущійся ледъ большіе запасы провизіи, было собрано въ удобномъ для выгрузкѣ мѣстѣ все необходимое для жизни на берегу въ теченіе 3 недѣль. Къ 3 часамъ ночи всѣ приготовленія закончились и команда пошла спать, не раздѣваясь.

Снѣгъ продолжалъ падать всю ночь и весь слѣдующій день, температура воздуха, повысившаяся было, подъ вліяніемъ упорнаго юго-западнаго вѣтра, до + 0.3, днемъ 10-го сентября начала снова понижаться. Въ 8 ч. утра вѣтеръ совершенно стихъ, еще черезъ 2 часа сжатіе прекратилось, ледъ началъ расходиться, вокругъ корабля появились полыньи. Однако, пробраться въ ближайшую полынью не удалось; вмѣстѣ со льдомъ судно стало дрейфовать на SW. Началъ задувать вѣтеръ отъ NO, силою до 12 метровъ въ секунду. Послѣ 4 ч. дня можно было войти въ полынью черезъ каналъ, образовавшійся къ этому времени въ продолжавшемъ разжиматься льду. Спустя еще часъ, пошли вдоль ледянаго припая, у котораго стояли въ полыньѣ. Подъ берегомъ образовалась широкая полоса чистой воды, которою шли къ югу непрерывно до половины 12-го ночи, когда пришлось стать на якорь изъ за совершенной темноты и бѣлѣвшаго по курсу и справа отъ него льда.

Ночью вѣтеръ отошелъ къ N, а утромъ къ W; снова начало наносить ледъ, полыньи покрылись саломъ и молодымъ льдомъ, такъ какъ подъ утро температура воздуха понизилась до—10°. Вокругъ корабля быстро образовался молодой ледъ. «Таймыръ» стоялъ близъ берега широкаго залива, названнаго Нансеномъ заливомъ Дика, миляхъ въ 2-хъ отъ береговой черты, у припая, который казался не взламывавшимся въ это лѣто, на глубинѣ около 6 саженъ. Берегъ невысокій, обрывистый. Днемъ пытались пробиться ближе къ берегу, но

попытки остались безрезультатными, какъ и въ ближайшіе слѣдующіе дни. Первое время нѣсколько разъ въ день давали ходъ машинѣ впередъ и назадъ, чтобы имѣть возможность, при благопріятныхъ обстоятельствахъ, двинуться дальше, но вскорѣ стало ясно, что такія благопріятныя обстоятельства не наступятъ и что началась зимовка.

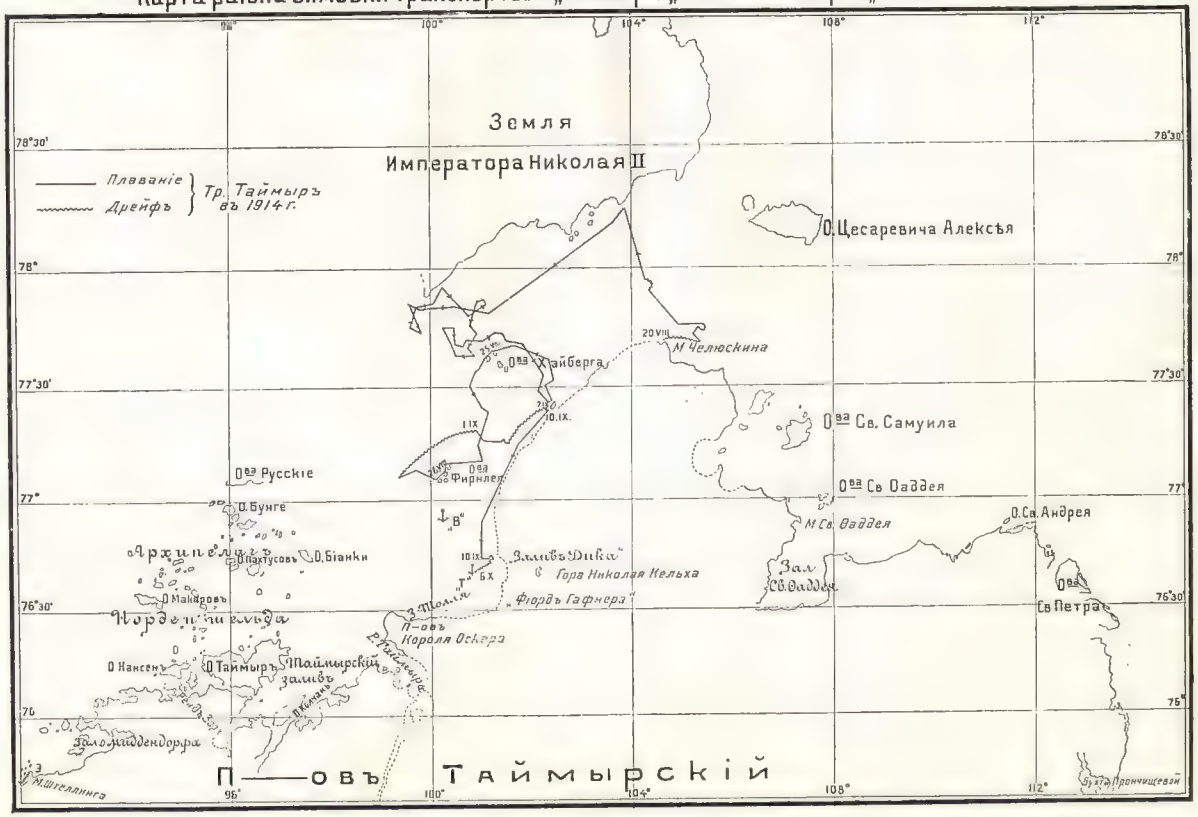
Впослѣдствіи, оба ледокола экспедиціи были отодвинуты отъ тѣхъ мѣстъ, гдѣ они считали себя прочно закрѣпленными, но передвинуты на разстояніе, не очень значительное.

Координаты мѣстъ зимней стоянки транспортовъ были: для «Таймыра» 76° 41′ сѣв. шир. и 100° 50′ вост. долг., для «Вайгача» 76° 54′ с. ш., 100° 13′ в. д. Ледоколы находились миляхъ въ 100 отъ мыса Челюскина и въ 16 миляхъ одинъ отъ другого. «Эклипсъ» зимовалъ въ 75° 40′ с. ш. и 91° 26′ в. д.

Днемъ окончательной постановки на зимовку для «Таймыра» должно считать 11-ое сентября; «Вайгачъ» не передвигался самостоятельно съ 8-го сентября; «Эклипсъ», подошедшій къ мысу Штеллинга 30-го августа и не имѣвшій возможности пройти дальше, 13-го сентября перемѣнилъ мѣсто и, пользуясь временнымъ сдвигомъ льда, отошелъ къ ближайшему болѣе западному мысу Вильда, подлѣ котораго и простоялъ до лѣта.

Для характеристики раіона зимовки, предварительная карта котораго, съ показаніемъ ходовъ и дрейфа транспорта «Таймыръ», здѣсь помѣщается, не будетъ лишнимъ припомнить, что «Заря» въ 1900 г. была вынуждена стать на зимовку 13-го сентября, а «Фрамъ» съ большими затрудненіями пробирался черезъ него съ 14-го по 29-е августа 1893 года и только «Вега» безъ особыхъ препятствій прошла его въ первую недѣлю августа 1878 года.

Карта раіона зимовки транспортовъ „Таймыръ“ „Вайгачъ“ и парох. „Эклипсъ“ въ 1914-1915 г.



Кабинет Севера
Обл. Библиотеки
им. А. Н. Добролюбова

II. Зимовка.

Первое время послѣ того, какъ выяснилось, что суда экспедиціи окончательно остановлены льдомъ, наблюдались частые сдвиги ледяныхъ полей, особенно къ SW отъ «Таймыра», то образовывались то снова закрывались узкія полыньи. Вскорѣ такое движеніе льда прекратилось и, казалось, корабли останутся на своихъ мѣстахъ до лѣта.

До мѣста зимовки «Эклипса» было 150 миль, такъ что телеграфная связь съ нимъ поддерживалась непрерывно, но, несмотря на всѣ старанія, «Эклипсъ» не могъ вступить въ связь съ Югорскимъ Шаромъ и дать знать объ участи экспедиціи и о томъ, что слѣдуетъ предпринять въ ближайшемъ будущемъ для сохраненія командъ и судовъ. Разстояніе между судами экспедиціи было миль 20; мачты и трубу «Вайгача» въ ясные дни хорошо можно было видѣть съ марса «Таймыра». На обоихъ корабляхъ начали приготавливаться къ зимовкѣ. Не безъ труда перетащили на берегъ два вагонообразныхъ ящика отъ гидроаэроплана, бывшаго на «Таймырѣ», для того, чтобы сдѣлать въ нихъ складъ провизіи и имѣть хоть подобіе жилища для нѣкоторой части людей, на случай оставленія, по необходимости, корабля. Свердрупъ давалъ совѣтъ построить домъ на берегу изъ ящиковъ отъ консервовъ; ящики предварительно слѣдовало набить пескомъ или снѣгомъ. Но пока не было необходимости уходить съ корабля, а послѣ прекращенія движенія льда можно было, казалось, быть спокойными во время всей зимы и весны.

На «Таймырѣ» поставили тенты и полки, залили саломъ кингстоны, разобрали вспомогательные механизмы, присту-

пили къ чисткѣ котловъ, продолжая задѣлывать течи. На обоихъ корабляхъ составили точную опись наличной провизіи и выработали расписаніе довольствія личнаго состава, при расчетѣ на 8 мѣсяцевъ на весь личный составъ и еще на 16 мѣсяцевъ—на половинный составъ, такъ какъ съ наступленіемъ весенняго времени около половины команды каждаго корабля перейдетъ на «Эклипсъ», для того, чтобы остающіеся могли провести, не голодая, еще одну зиму въ томъ случаѣ, если суда не освободятся изъ льдовъ или будутъ отнесены далеко въ сторону въ массѣ ледяныхъ полей.

Благодаря довольно разнообразному составу запасовъ въ провизіи, находившихся на судахъ экспедиціи, хотя за нѣсколько лѣтъ плаванія нѣкоторые продукты испортились и по разнымъ причинамъ не были замѣнены новыми, удалось составить расписаніе, при которомъ зимовка протекла вполнѣ благополучно.

Расписаніе

ежедневной порціи личнаго состава тр. «Таймыръ» во время зимовки 1914—1915 г.

	Обѣдъ.	Ужинъ.
Понедѣльникъ.	Горохъ съ солониной.	Солянка изъ кеты, капусты, картофеля и масла.
Вторникъ . . .	Щи съ кашей. Кисель клюквенный.	Макароны съ томатомъ и масломъ.
Среда	Рисовый супъ. Компотъ.	Тушеное мясо съ картофелемъ.
Четвергъ . . .	Борщъ. Рисовыя котлеты съ паточнымъ или грибнымъ соусомъ.	Каша гречневая или пшенная.
Пятница . . .	Щи съ кашей. Кисель клюквенный.	Солянка изъ кеты, капусты, картофеля и масла.

Суббота	Горохъ съ солониной.	Макароны съ томатомъ и масломъ.
Воскресенье . .	Борщъ. Компотъ.	Корнбифъ съ картофелемъ.

Ежедневно на 41 чел.:

Хлѣба ржаного 40 ф., сухарей ржаныхъ 13 ф., масла 6 ф., чая $^1/_2$ ф., клюквеннаго экстракта $^1/_4$ б.

Еженедѣльно на 1 чел.:

Хлѣба пшеничнаго 1 ф., молока сгущеннаго $^1/_2$ банки; кофе $^1/_{42}$ ф., какао $^1/_{42}$ ф., къ нему сахару $^2/_{42}$ ф., горчицы $^1/_{42}$ ф., хрѣна сушен. $^2/_{42}$ ф., консервированныхъ фруктовъ $^1/_2$ банки или варенья 1 фунт. банка или шоколада $^1/_4$ или 1 ф. смѣси изъ пастилы, мармелада, карамели и орѣховъ.

Ежемѣсячно на 1 чел.: сахару 4 фунта.

Добавочное второе блюдо на 18 праздниковъ:

8 разъ сосиски консерв., 5 р. лососина консерв., 2 р. битки консерв., 1 р. жареныя почки консерв., 1 р. бефъ-строгановъ консерв., 1 р. антрекотъ консерв.

Необходимо имѣть въ виду, что мясные консервы, при постоянномъ употребленіи ихъ, легко вызываютъ отвращеніе, самый запахъ и видъ ихъ становится непріятнымъ. Кромѣ того, при введеніи опредѣленной, мало мѣняющейся раскладкѣ, по необходимости страдаютъ отдѣльныя лица, особенно среди офицерскаго состава, естественно болѣе избалованнаго въ этомъ отношеніи. Нѣкоторые, напримѣръ, съ отвращеніемъ относились къ кашамъ, другіе не могли ѣсть того или иного консерва и т. д. Чтобы облегчить возможность разнообразить офицерскій столъ, было разрѣшено получать для каютъ-компаніи соотвѣтственное количество продуктовъ сразу на мѣсяцъ. Это, въ связи съ чрезвычайно бережливымъ обращеніемъ съ довольно уже жалкими остатками каютъ-компанейскихъ запасовъ, позволило меньше замѣчать однообразіе и частую повторяемость кушаній.

*

Часть молока, яицъ, сухой бульонъ, нѣсколько шоколада и какао были оставлены на случай необходимости усиленнаго питанія или болѣзни.

Передъ уходомъ изъ Владивостока, какъ всегда, былъ сдѣланъ изрядный запасъ мелкой живности — поросятъ и разной птицы. Многое было уже уничтожено или погибло, остававшаяся птица была заморожена и скрашивала столъ въ очень торжественныхъ случаяхъ.

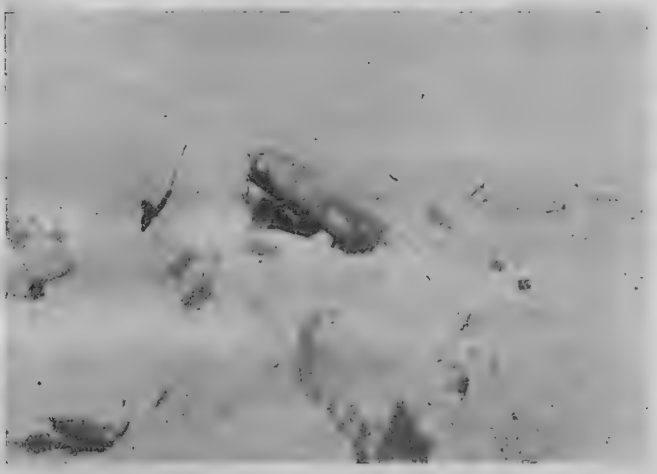
Нѣсколько поросятъ подросли значительно, впослѣдствіи обросли густой щетиной и служили предметомъ особой заботливости.

Для питья на «Таймырѣ» въ началѣ употребляли воду, получавшуюся при таяніи многолѣтняго льда, почти прѣснаго; вскорѣ, перешли къ снѣговой водѣ, которой постоянно и пользовались. Крупныя глыбы снѣга переносились въ самое теплое мѣсто корабля — камбузъ, гдѣ таяли въ большихъ бакахъ и кострюляхъ.

Пока еще было свѣтло днемъ, но съ 19-го октября солнце уже должно было исчезнуть и не показываться надъ горизонтомъ до конца января. Работы было много. Между прочимъ, собрали въ нѣсколько пріемовъ плавникъ, котораго было на берегу вообще не очень много; лѣсъ этотъ, который долженъ былъ пригодиться, какъ топливо, сложили въ нѣсколько большихъ кучъ, такъ что, въ случаѣ нуждъ, его можно было легко добыть изъ подъ снѣга. На берегу видѣли порядочное стадо оленей, бѣлую куропатку, слѣды песцовъ. Въ половинѣ сентября еще летѣли съ берега гаги.

Въ первые дни стоянки, на мѣстѣ зимовки былъ замѣченъ миляхъ въ 7 отъ «Таймыра» высокій черный крупный предметъ, прикрытый сверху снѣгомъ или льдомъ. Странный предметъ высоко выдавался надъ ледяной поверхностью и по своимъ очертаніямъ близко напоминалъ небольшое судно съ срубленными мачтами, сломаннымъ бушпритомъ, обледенѣвшее и сверху засыпанное снѣгомъ. Хотя трудно было допустить вѣроятность того, что это на самомъ дѣлѣ погибшій корабль, тѣмъ не менѣе, особенно ввиду того, что объ экспедиціи Русанова, ушедшей въ море на утломъ

суденышкѣ, не было тогда, какъ и теперь, впрочемъ, извѣстно ничего опредѣленнаго, было рѣшено пройти къ странному предмету и осмотрѣть его. Пошли лейтенантъ А. М. Лавровъ и я, съ двумя матросами. Лишь подойдя вплотную, можно было опредѣлить, что огромная старая льдина, боковыя поверхности которой были обильно покрыты иломъ, выдвинулась надъ общимъ уровнемъ ледяного покрова моря и даже вблизи сильно напоминала своею формой небольшое судно. Возвращеніе съ этой развѣдки останется памятнымъ надолго.



15. Трудный переходъ.

Быстро стемнѣло, но за 10 — 12 верстъ огонь, поднятый на фокъ-мачтѣ «Таймыра», служилъ хорошимъ указателемъ направленія; но съ корабля свѣтили также прожекторомъ, лучъ котораго по временамъ ослѣплялъ. Идти въ темнотѣ было довольно непріятно, такъ какъ снѣгъ еще былъ рыхлый и, въ области широкихъ поясовъ нагроможденій льда по краямъ ледяныхъ полей, ноги безпрестанно проваливались по колѣно, увязая въ глубинѣ между неровными и часто острыми глыбами льда. (Рис. 15).

Въ послѣднихъ числахъ сентября, на «Таймырѣ» начали разбирать главную машину. Вся команда должна была вымыться и вымыть свое бѣлье, пока есть пары въ котлѣ. Для

телеграфныхъ переговоровъ былъ приспособленъ керосиновый двигатель системы Бергзундъ; изъ-за необходимости экономить керосинъ, установлены для переговоровъ два часа одинъ разъ въ недѣлю.

На «Вайгачѣ» главная машина уже была разобрана, когда 25-го сентября его, со всѣмъ льдомъ, оторвало отъ берега и продрейфовало на сѣверъ. Въ ночь на слѣдующій день оторвало отъ берегового узкаго припая также ледъ съ вмерзшимъ въ него «Таймыромъ» и понесло на N, днемъ, при перемѣнившемся вѣтрѣ,—на Ost. Подъ берегомъ узкій каналъ на S и SW—интенсивная синева на горизонтѣ, указывающая на большое пространство чистой воды. На обоихъ судахъ начали собирать только что разобранныя машины.

Въ теченіе слѣдующихъ дней ледъ былъ въ медленномъ движеніи по разнымъ направленіямъ, по сторонамъ вдали выростали при столкновеніи краевъ полей новыя гряды торосовъ; «Таймыръ» постепенно отдалялся отъ берега. Температура въ первые дни октября была отъ — 10° до — 17°. 6-го октября «Таймыръ» былъ миляхъ въ 7 отъ берега; вагоны на берегу слабо видны съ мостика. Дрейфъ очень медленный. Въ этотъ день утро принесло небольшое развлеченіе: исчезла разостланная на льду, саженяхъ въ 10 — 15 отъ борта, шкура надавно убитаго медвѣдя. На снѣгу видны слѣды большого медвѣдя, медвѣженка и слѣдъ чего-то, что тащили по снѣгу. Пройдя по слѣдамъ, нашли лежащіе въ разныхъ мѣстахъ когти, а въ $^1/_2$ версты и самую похищенную шкуру, у которой оказались отгрызенными всѣ лапы, на одной изъ которыхъ уцѣлѣли 2—3 когтя: звѣри прежде всего принялись за мягкія жирныя подошвы и не успѣли обгрызть не менѣе мягкую морду. Изъ попытки открыть и наказать грабителей ничего не вышло.

Къ половинѣ октября движеніе льда прекратилось, но «Таймыръ» находился теперь въ такомъ значительномъ разстояніи отъ берега—миль 8, что уже нельзя было увеличивать запасы провизіи на берегу, тѣмъ болѣе, что свѣтлое время сутокъ стало уже довольно короткимъ.

Свердрупъ около это времени началъ принимать телеграммы, которыя передавала не на «Эклипсъ», конечно, радіостанція въ проливѣ Югорскій шаръ. Эта станція пока не слышала «Эклипса», но сѣть на «Эклипсѣ» удлиняли, поставивъ мачту на льду, и можно было надѣяться на скорую возможность обмѣниваться телеграммами. Къ сожалѣнію, эта возможность осуществилась только 7-го января, когда, при наиболѣе низкомъ стояніи солнца за горизонтомъ, электрическія волны могли распространяться на значительно большее разстояніе.

Между тѣмъ на кораблѣ, по прекращеніи паровъ, перешли къ отопленію печами. Образовались 2 теплыхъ отдѣленія—въ кормовой части корабля офицерское помѣщеніе съ 3 печами и въ носовой части—помѣщеніе большей части команды, также съ 3 печами. Теплыя помѣщенія соединялись холоднымъ коридоромъ, расположеннымъ между угольными ямами и холоднымп теперь машиннымъ и котельнымъ отдѣленіями. Стѣны и потолокъ этого коридора постоянно покрывались толстымъ слоемъ инея, который было необходимо счищать; для постояннаго пользованія былъ оставленъ одинъ выходъ изъ теплой палубы на верхнюю. Для провѣтриванія открывались вентиляторы, выходящіе на верхнюю палубу, подъ тентомъ.

Внутри корабля жизнь протекала при постоянномъ искусственномъ освѣщеніи; въ жилыхъ помѣщеніяхъ горѣли пиронафтовыя лампы, въ корридорѣ и ночью въ командныхъ помѣщеніяхъ—ночники съ деревяннымъ масломъ. На верхней палубѣ приходилось зажигать лампы и свѣчи, такъ какъ деревянное масло замерзало.

Такъ какъ нельзя было пользоваться баней, имѣвшей только паровое отопленіе, еженедѣльно устраивалась ванна для одной четверти населенія корабля; тогда же стиралось бѣлье. Много огорченій принесла пристройка, устроенная на вынесенныхъ съ борта балкахъ изъ досчатаго остова и парусины, замѣнявшая замерзшіе и бездѣйствовавшіе клозеты.

Вокругъ корабля устраивались различныя приспособленія для производства разнаго рода наблюденій: дождемѣръ и будка для метеорологическихъ приборовъ,—наблюденія производи-

лись черезъ каждые четыре часа, прорубь, обнесенная ледяной стѣной, для барометрическихъ изслѣдованій и добыванія животныхъ съ морского дна; въ опредѣленные промежутки времени продѣлывались во льду буровыя скважины для наблюденія за ростомъ, а впослѣдствіи и уменьшеніемъ толщины льда. Въ ноябрѣ установили въ особомъ ледяномъ домѣ приборъ для футштоковыхъ наблюденій. «Таймыръ» стоялъ на глубинѣ 11 саженъ.

16-го октября на «Таймырѣ» было снова волненіе, на этотъ разъ иного характера—ждали первыхъ гостей съ «Вайгача», стоявшаго теперь въ 28 верстахъ, шелъ его командиръ, капитанъ 2 ранга П. А. Новопашенный. Это было первое путешествіе черезъ ледяныя поля и очень неудобныя для ходьбы торосы, которыми въ изобиліи былъ окруженъ «Вайгачъ». Переходъ съ самодѣльными санями и 12-пудовымъ грузомъ былъ сдѣланъ благополучно, если не считать незначительныхъ отмороженій: температура воздуха была около—28°.

На слѣдующій день неожиданно были получены кое-какія вѣсти о войнѣ: радіостанція «Эклипса» приняла нѣсколько фразъ на норвежскомъ языкѣ; повидимому, депешу передавала станція Инге у Нордкапа на о. Шпицбергенъ. Къ сожалѣнію, въ перехваченныхъ извѣстіяхъ ни слова не говорилось о военныхъ дѣйствіяхъ Россіи; о нихъ мы узнали, въ общихъ чертахъ, все главное въ половинѣ января.

20-го октября SW-мъ штормомъ взломало и сторосило ледъ вокругъ «Вайгача», который снова дрейфовало на NO, временами со скоростью $^1/_2$ мили въ часъ. Черезъ недѣлю командиръ «Вайгача» ушелъ на свой корабль, который засталъ все еще дрейфующимъ и окруженнымъ многочисленными каналами.

Уже давно были видны частыя и продолжительныя сѣверныя сіянія, которыя тщательно регистрировались; впрочемъ, это удивительное и прелестное явленіе очень трудно отмѣчать болѣе точно, до такой степени зачастую быстро мѣняется видъ и расположеніе полосъ, лучей и завѣсъ, ихъ яркость и цвѣтъ. Еще труднѣе образно передать словами неизъяснимый нѣжный блескъ, красоту и заманчивую таинственность чудеснаго феномена.

Съ наступленіемъ въ концѣ октября сумеречнаго дня, а затѣмъ и сплошной ночи—солнце не поднималось надъ горизонтомъ 103 дня,—возможность производить работы вокругъ корабля сильно уменьшилась. Между тѣмъ, внутри жилыхъ помѣщеній, не приспособленныхъ для работъ большого числа людей также нельзя было организовать во время долгой ночи какія либо работы судового характера. Однако, было совершенно необходимо не позволять никому проводить время въ разслабляющей праздности и легко возникающемъ при подобныхъ обстоятельствахъ унынiи, такъ какъ тоска, упадокъ духа, влекущіе за собой апатію, въ связи съ ослабленіемъ мышечной дѣятельности, являются могучими факторами въ развитіи цынготныхъ заболѣваній. Опасность появленія цынги увеличивалась тѣмъ обстоятельствомъ, что помѣщенія, не приспособленныя какъ всегда на судахъ военнаго флота для постоянной жизни внутри нихъ всего командnаго состава, были тѣсны, вслѣдствіе этого и дурной вентиляціи—сыры (относительная влажность въ ноябрѣ была 76—78%), освѣщались скудно и были далеко не всегда теплы. Въ помѣщеніяхъ команды, впрочемъ, за исключеніемъ двухъ отдѣльныхъ каютъ на 1 человѣка каждая, не наблюдалось образованія ледяныхъ сталактитовъ на подволокѣ и ледяныхъ наслоеній у борта и частью подъ койками, что было почти повсемѣстнымъ явленіемъ въ офицерскихъ каютахъ, но все же температура воздуха бывала по временамъ довольно низкой и испытывала рѣзкія и крупныя колебанія.

Ввиду этого, съ цѣлью поддержать общее хорошее состояніе и душевное равновѣсіе участниковъ зимовки, было рѣшено, помимо поддерживанія общаго порядка въ отношеніи времени сна и принятія пищи, установить ежедневную, обязательную для всѣхъ прогулку на льду, продолжительность которой была неодинакова, въ зависимости отъ температуры воздуха и, главнымъ образомъ, отъ силы вѣтра. Лишь въ очень немногіе дни свирѣпой метели прогулка была отмѣнена. Въ первое время, на льду была устроена карусель, но становилось труднымъ расчищать постоянно заносимую снѣгомъ площадку и карусель была оставлена. Прогулка, бѣгъ, осо-

бенно борьба, обкладываніе толстымъ слоемъ бортовъ корабля въ мѣстахъ жилыхъ помѣщеній—занимали время, положенное для пользованія свѣжимъ воздухомъ.

Преимущественно съ тою же цѣлью были организованы правильныя занятія по общеобразовательнымъ предметамъ съ командой, разбитой для этого на группы.

Занятія велись въ утренніе и дневные часы, уроки были распредѣлены между всѣми офицерами; преподавались русскій языкъ, ариѳметика, геометрія, физика, географія, исторія, для немногихъ, пожелавшихъ ознакомиться съ иностранными языками, также—нѣмецкій и французскій языки. Кромѣ того, съ разнаго рода спеціалистами велись особыя занятія по ихъ спеціальности.

Въ праздничные и воскресные дни читались $1^1/_2$—2 часовыя лекціи популярно-научнаго характера или велось чтеніе литературныхъ произведеній.

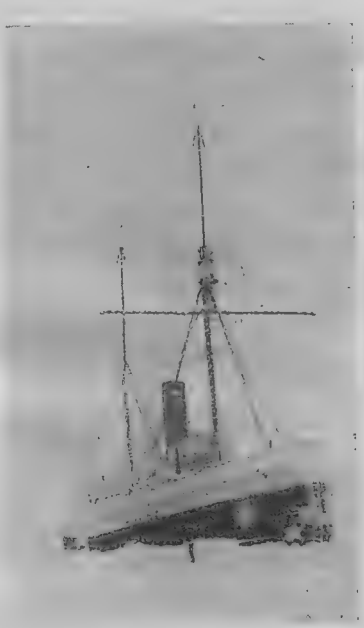
Благодаря такимъ мѣропріятіямъ, не было времени для бездѣлья и празднаго пребыванія въ меланхолическомъ созерцаніи своей унылой участи, всѣ часы дня были такъ или иначе заполнены и дни проходили незамѣтно, сокращая остатокъ полярной ночи.

Было бы ошибочно предполагать, что сплошной мракъ царилъ во время этой длинной ночи. Три раза луна по 9—10 сутокъ кряду не сходила съ небосклона (см. въ прилож. Лунный календарь); правда были, съ другой стороны, ряды дней, когда это свѣтило вовсе не поднималось надъ горизонтомъ, но оставались сѣверныя сіянія, которыя никогда не достигаютъ яркости луннаго свѣта, но все же разрѣжаютъ тьму. Во всякомъ случаѣ, темнота, напр., не мѣшала лейтенанту Н. И. Евгенову поднимать змѣи съ метеорографами для наблюденія высокихъ слоевъ атмосферы.

За то бывали дни, когда въ самый полдень на снѣгу видны буквально только свои ноги, все остальное сливалось въ мутную бѣлесоватую, но темную пелену, тогда нельзя уходить отъ корабля дальше разстоянія, на которомъ еще хорошо слышенъ говоръ вышедшихъ на прогулку и толпящихся у борта людей; да и трудно ходить въ такой темнотѣ: ноги

безпрерывно натыкаются на препятствія или попадаютъ въ углубленія въ снѣгу, такъ какъ неровностей не видно.

Такой темный день былъ какъ разъ наканунѣ средины полярной ночи, когда въ полдень высота солнца была—$9^1/_4°$; въ этотъ же день, въ полдень, въ южной части небосклона была замѣтна освѣщенная блѣднымъ свѣтомъ полоса надъ низко стоявшими надъ горизонтомъ облаками. Небо было полно звѣздъ. Температура воздуха—36°.



16. „Таймыръ“ на зимовкѣ. Снимокъ сдѣланъ при лунномъ свѣтѣ 20-го декабря 1915 года.

20 декабря, при яркомъ свѣтѣ полной луны былъ сфотографированъ «Таймыръ» двумя аппаратами; (Рис. 16) выдержка—1 ч. 20 м.—1 ч. 30 м. Снимки получились вполнѣ удачные. Въ слѣдующіе дни шли приготовленія къ «елкѣ». Самое «дерево» было сдѣлано изъ прутьевъ гаоляна, выдернутыхъ изъ вѣничковъ и вставленныхъ въ просверленную толстую палку; обильно выкрашенныя масляной зеленой краской вѣтви были украшены самодѣльными звѣздами, покры-

тыми бронзовымъ и алюминіевымъ порошкомъ, «золочеными» орѣхами и кое-какими настоящими елочными украшеніями, сохранявшимися въ подшхиперской съ прошлаго года; нашлись и свѣчи. Главное было достигнуто—когда послѣ краткихъ молитвъ, прочитанныхъ офицеромъ, постоянно исполнявшимъ эту обязанность, и пѣнія рождественскаго тропаря была зажжена елка въ командномъ помѣщеніи, она была встрѣчена весьма сочувственно, тѣмъ болѣе, что сопровождалась угощеніемъ, въ которомъ не малую роль играло хорошо сохранившееся японское пиво по $^1/_2$ бутылки на брата.

Не менѣе торжественно встрѣтили Новый годъ. Снова фигурировала елка, на этотъ разъ въ сопровожденіи консервированныхъ ананасовъ и бокала шампанскаго для каждаго матроса. Полуденная заря въ послѣдніе дни стараго года начала принимать явственно розовую окраску.

Въ началѣ января, въ полуверстѣ отъ «Вайгача» образовалась трещина 2-хъ саженной ширины, но корабль сдвига не испыталъ.

День 7-го января—одинъ изъ самыхъ памятныхъ: «Эклипсу» удалось вступить въ связь съ Югорскимъ Шаромъ и прежде всего получить извѣстія о возвращеніи экспедиціи Сѣдова и двухъ участниковъ экспедиціи бывшаго офицера «Таймыра» и «Вайгача», лейтенанта Бруснлова. Еще черезъ нѣсколько дней была получена первая телеграмма изъ Петрограда—привѣтъ и поздравленія Начальника Главнаго Гидрографическаго Управленія.

14-го января была получена телеграмма Начальника Главнаго Гидрографическаго Управленія, объявляющая о высокомъ вниманіи Государя Императора, выраженномъ въ резолюціи на всеподданнѣйшемъ докладѣ телеграммъ Начальника экспедиціи: «передать по радіотелеграфу, что Я желаю экспедиціи счастливаго новаго года и успѣшнаго окончанія плаванія».

Тогда же участники экспедиціи были тронуты привѣтомъ Морского Министра, а позже врачи экспедиціи были порадованы привѣтомъ и поздравленіями Главнаго Санитарнаго Инспектора Флота.

Въ Петроградъ были переданы телеграммы Начальника экспедиціи: 1) «пройдя Челюскинъ, встрѣтилъ непроходимые льды, оба транспорта замерзли къ сѣверу отъ полуострова Короля Оскара, широта «Таймыра» около 76° 40′ долгота около 100° 20′. «Вайгачъ» западнѣе, миль на 15. Надѣемся черезъ Свердрупа продолжать связь. Въ мартѣ переведу часть офицеровъ, половину командъ на «Эклипсъ», прошу прислать къ Свердрупу для меня оленей, чтобы облегчить перевозку людей, а лѣтомъ выслать Свердрупу тоннъ 400 угля. Расчитываемъ сберечь уголь на двѣ или три недѣли навигаціи. Оленей хотѣлъ бы оставить около кораблей до осени. Здоровье всѣхъ вполнѣ хорошо».

2) «Челюскинъ прошли 20-го августа, въ борьбѣ со льдомъ оба транспорта поломали лопасти, помяли борта, на «Таймырѣ» сломана часть шпангоутовъ, повреждены переборки. Считаю положеніе транспортовъ безопаснымъ до весеннихъ взломовъ льда. Транспорты медленно дрейфуютъ со льдами. Провизіи хватитъ на годъ. Лѣтомъ постараюсь плыть навстрѣчу Свердрупу, а если ледъ не позволитъ или не хватитъ угля, укрыть корабли въ безопасномъ мѣстѣ. Земля Императора Николая II тянется до широты 77° 50′ и долготы 99°. Открыли островъ близъ Беннетта, въ широтѣ 76°, 10′, долготѣ 153°, величиной, видомъ похожъ на Беннеттъ».

Эти телеграммы намѣчаютъ планъ дѣйствій, который и былъ, въ общемъ, осуществленъ. Было рѣшено, что весною Свердрупъ доставитъ на «Таймыръ», при помощи своихъ собачьихъ запряжекъ, нѣсколько саней, обувь, удобную для перехода по льду, и возьметъ часть груза. Около половины командъ обоихъ кораблей пройдутъ на «Эклипсъ», пробудутъ тамъ до того времени, когда придутъ олени, которыхъ собратъ, доставить къ мѣсту зимовки «Эклипса» и увести съ людьми на рѣку Енисей, въ с. Гольчиху или Дудинку, взялся промышленникъ Бѣгичевъ, въ бытность свою во флотѣ находившійся на яхтѣ «Заря» въ Русской Полярной Экспедиціи 1900—1902 г. Въ дальнѣйшемъ, доставленные на Енисей люди должны были на пароходѣ подняться вверхъ по рѣкѣ

до г. Красноярска, откуда проѣхать по желѣзной дорогѣ въ Петроградъ.

29-го января, около 12 часовъ дня былъ виденъ край солнца; онъ не былъ рѣзко очерченъ, скорѣе представлялся яркимъ красноватымъ расплывчатымъ пятномъ, проглядывавшимъ сквозь легкія низкія облака, но все же это было, наконецъ, солнце. Рѣшили устроить маленькій праздникъ. На «Вайгачѣ» былъ устроенъ «карнавалъ» на льду: многіе изъ команды изготовили для себя незамысловатые, но все же до-

17. Ряженые на „Вайгачѣ“.

вольно удачные костюмы, широко пользуясь флагдукомъ и сохранившимися у офицеровъ отъ заграничныхъ плаваній принадлежностями гражданскаго костюма. (Рис. 17). На «Таймырѣ» былъ устроенъ маленькій спектакль на льду, при чемъ дѣйствующими лицами были «солнце», боцманъ—«храбрый русскій мореплаватель», «ночь», музыка—гармонія; послѣ краткой одноактной «пьесы» при—25°, состоялись состязанія на призы—бѣгъ въ мѣшкахъ, чехарда, стрѣльба въ цѣль; на кораблѣ ждало всѣхъ маленькое угощеніе сластями.

Съ наступленіемъ свѣтлаго времени начались посѣщенія берега и переходы небольшихъ партій съ одного корабля на другой. Въ первый разъ небольшая партія изъ 2-хъ офицеровъ и 5 чел. нижнихъ чиновъ отправилась съ «Таймыра» на «Вайгачъ», при морозѣ болѣе—40° въ началѣ февраля. Даже такой рискованный переходъ окончился благополучно, хотя къ «Вайгачу» путники подходили уже въ темнотѣ.

Къ большому горю всѣхъ участниковъ экспедиціи, 16-го февраля скончался на «Вайгачѣ» лейтенантъ А. Н. Жоховъ отъ уреміи, внезапно осложнившей воспаленіе почекъ. По выраженному покойнымъ желанію тѣло предали погребенію на берегу. Съ этою цѣлью, гробъ съ останками покойнаго былъ

18. Погребеніе тѣла лейтенанта А. Н. Жохова.

привезенъ къ «Таймыру», стоявшему ближе къ берегу, а отсюда уже перевезенъ къ мѣсту погребенія, гдѣ заранѣе была вырыта могила въ твердой, какъ камень, землѣ (Рис. 18). Къ сожалѣнію, во время работъ на берегу одинъ изъ матросовъ «Таймыра», такъ сильно отморозилъ лѣвую руку, что впослѣдствіи пришлось ампутировать ему цѣликомъ три пальца и небольшую часть четвертаго.

Надъ могилой покойнаго лейтенанта А. Н. Жохова, опять таки согласно его желанію, былъ поставленъ крестъ изъ плавника, на которомъ укрѣпили икону Христа, всегда бывшую при умершемъ, и доску съ лично имъ на этотъ случай написаннымъ стихотвореніемъ:

«Подъ глыбой льда холоднаго Таймыра,
Гдѣ лаемъ сумрачнымъ испуганный песецъ
Одинъ лишь говоритъ о тусклой жизни міра,
Найдетъ покой измученный пѣвецъ.

* * *

Не кинетъ золотомъ лучъ утренній Авроры
На лиру чуткую забытаго пѣвца—
Могила глубока, какъ бездна Тускароры,
Какъ милой женщины любимые глаза.

* * *

Когда-бъ онъ могъ на нихъ молиться снова,
Глядѣть на нихъ хотя-бъ издалека,
Сама бы смерть была не такъ сурова,
И не казалась бы могила глубока.

Жоховъ».

Спутники покойнаго возложили на могилу (Рис. 19 и 20) самодѣльный вѣнокъ, позже обнесли могильный холмъ оградой. Къ тому времени, рядомъ возвышался уже другой холмикъ—могила кочегара И. Е. Ладоничева, скончавшагося въ началѣ марта на «Вайгачѣ» отъ аппендицита.

Съ начала марта начались работы по возможному исправленію поврежденій—задѣлка щелей въ переборкахъ, подкрѣпленіе лопнувшихъ шпангоутовъ. На «Вайгачъ», на которомъ производили вымораживаніе винта для замѣны совершенно сломанной лопасти, отвезли запасную лопасть съ «Таймыра». Это былъ нелегкій трудъ—тащить на санкахъ по льду 30-пудовый грузъ, но лопасть была благополучно доставлена и водружена на мѣсто. На «Таймырѣ» собрали гидроаэропланъ, но аппаратъ съ трудомъ передвигался по неровному снѣгу, стойки не выдерживали; поэтому было предположено использовать машину для устройства аэросаней. Къ сожалѣнію, первыя попытки использовать гидроаэропланъ такимъ путемъ оказались безуспѣшными, когда же, много позже, удалось сконструировать аэросани, дѣйствительно передви-

гающіяся, ими нельзя было пользоваться изъ за большого количества воды на льду и далеко подвинувшагося таянія подъ

19. Могила лейтенанта А. Н. Жохова на берегу Таймырскаго полуострова.

20. Видъ берега Таймырскаго полуострова близъ мѣста зимовки „Таймыра". Крестъ надъ могилой лейтенанта А. Н. Жохова.

берегомъ. Такимъ образомъ, предполагавшаяся помощь аппарата при устройствѣ продуктовыхъ складовъ на берегу, по

пути слѣдованія отправляемой на «Эклипсъ» партіи, не могла быть осуществлена.

Между тѣмъ, радіотелеграфная связь съ Югорскимъ Шаромъ прекратилась, но всѣ важнѣйшіе вопросы уже были выяснены и рѣшенія приняты. Не удалось, зато, передать ни одной частной телеграммы.

На о. Диксонѣ, у начала Енисейскаго залива, было рѣшено устроить станцію безпроволочнаго телеграфа, построить дома и приготовить все необходимое для возможной зимовки здѣсь остающихся на судахъ экспедиціи людей—до 60-ти человѣкъ. Приведеніе въ исполненіе этого предположенія было поручено участнику экспедиціи Сѣдова, П. Г. Кушакову, который прекрасно справился съ этой задачей, и которому участники экспедиціи очень признательны за сердечный и радушный пріемъ, какой имъ былъ оказанъ на пустынномъ до тѣхъ поръ и угрюмомъ о. Диксона.

На «Эклипсъ» было рѣшено отправить по 18 чел. нижнихъ чиновъ съ каждаго корабля подъ наблюденіемъ 3 офицеровъ: инженера-механика капитана 2-го ранга Д. Н. Александрова и лейтенантовъ Н. А. ф.-Транзе и Н. А. Гельшерта. Изъ команды должны были оставить корабли болѣе слабые или не обладающіе спеціальными знаніями, такъ какъ немногимъ остающимся предстояли тяжелыя работы, вѣроятно, трудное плаваніе, можетъ быть, вторая зимовка или сухопутный походъ при менѣе благопріятныхъ условіяхъ.

Надо было приготовить многое передъ тѣмъ, какъ отпустить часть людей. На дальней половинѣ пути долженъ былъ устроить склады провизіи Свердрупъ, который, благодаря своимъ собакамъ, имѣлъ возможность отвезти часть необходимаго груза на большое разстояніе. На ближайшей къ «Таймыру» части пути запасы провіанта должны были быть сложены силами экспедиціи.

Безконечно продолжалось тщательное обсужденіе всѣхъ подробностей и могущихъ возникнуть осложненій во время перехода 40 человѣкъ на протяженіи 265 верстъ до «Эклипса». Ограниченность вѣса, какой можетъ тащить на санкахъ одинъ человѣкъ, при неприспособленности бывшаго на корабляхъ сна-

ряженія и провизіи къ сухопутнымъ переходамъ, заставляла съ особой осторожностью относиться къ вопросу о запасахъ провизіи, теплаго платья, обуви, палатокъ, различныхъ орудій, которые надо взять съ собой.

По соображеніямъ Свердрупа, онъ могъ доставить 3 собачьихъ запряжки, но его животныя были не изъ первосортныхъ ѣздовыхъ собакъ и могли взять сравнительно мало груза. За исключеніемъ палатки, провизіи и др. вещей самихъ провожатыхъ и корма для собакъ, всѣ нарты могли принять всего лишь около 16 пудовъ груза, остальной багажъ должны были тащить на санкахъ люди.

Верстахъ въ 40 отъ «Таймыра», на берегу полуострова Короля Оскара было устроено депо провизіи на 4 дня. Норма пищевого довольствія для отправляемой на «Эклипсъ» партіи была слѣдующая:

Ежедневно для 1 человѣка:

мясныхъ консервовъ.	638,0	граммовъ.
сухарей ржаныхъ.	409,0	»
масла топленаго	68,0	»
сахару.	68,0	»
чаю плиточнаго.	5,0	»
сушеныхъ фруктовъ	102,0	»
или шоколада.	50,0	»
Всего	1 290,0	граммовъ.
или	1 238,0	»

Для приготовленія чая и разогрѣванія пищи на «Примусахъ» ежедневный расходъ керосина принимался по $^1/_2$ ф. на человѣка.

До какой степени было трудно безъ собакъ передвигаться и устраивать склады провизіи, можно видѣть изъ того, что для того, чтобы безопасно провезти на разстояніе 40 верстъ отъ корабля 18 пудовъ провизіи, считая вѣсъ съ укупоркой въ жесть, — безъ такой предосторожности провизія легко мо-

жетъ быть уничтожена медвѣдями, — потребовались 13 человѣкъ, съ грузомъ собственныхъ вещей и провизіи въ 21 пудъ.

Были изготовлены изъ невыдѣланныхъ оленьихъ шкуръ спальные мѣшки, на 3 и 4 человѣка каждый, по образцу мѣшковъ экспедиціи герцога Абруццкаго. Такіе мѣшки, съ откидным клапаномъ въ головной части, который можетъ быть застегнутъ наглухо, оказались очень теплыми и въ нихъ было довольно удобно спать на снѣгу при большихъ морозахъ. Но такихъ мѣшковъ не требовалось имѣть для всего числа уходящихъ, тѣмъ болѣе, что переходъ на «Эклипсъ» долженъ былъ произойти только въ маѣ, когда трудно ожидать морозовъ ниже 15°, при небольшихъ же морозахъ удобнѣе пользоваться широкой мѣховой одеждой.

Помимо нѣсколькихъ депо провизіи, благодаря которымъ уходящая партія не должна была тащить непосильный грузъ провизіи на все время перехода, ее должны были облегчить двѣ сопровождающія вспомогательныя партіи — одна, возвращавшаяся послѣ перваго перехода, накормивъ изъ своихъ запасовъ всѣхъ идущихъ дальше, и вторая, кормящая своими запасами провожающихъ въ теченіе нѣсколькихъ дней, до прихода къ складу провизіи.

Дни быстро проходили въ приготовленіяхъ. Наступилъ апрѣль, и съ нимъ тепло — морозы рѣдко превышали теперь—12°. 4-го апрѣля подлѣ «Таймыра» порхалъ и бойко чирикалъ свою милую пѣсенку первый живой вѣстникъ весны— снѣжный подорожникъ. Съ 11-го апрѣля солнце перестало прятаться за горизонтъ, начался безконечный день. Первое время постоянное присутствіе солнца вызываетъ радостное чувство, отчасти обусловленное контрастомъ съ удручавшей постоянной темнотой, такъ недавно еще здѣсь царившей, отчасти непривычностью и рѣдкостью явленія. Но вскорѣ постоянный день становится тягостнымъ. Можно создать искусственно темноту внутри помѣщенія, но сознаніе, что внѣ его, несмотря на время сутокъ, всегда на небосклонѣ сіяетъ солнце, остается и вызываетъ тревожное и безпокойное чувство.

Такое странное, казалось бы, вліяніе постояннаго дня, давно отмѣтилъ швейцарскій ученый К. Фогтъ, побывавшій на далекомъ сѣверѣ въ 1861 г. Онъ пишетъ (*):

«Шесть недѣль мы не видѣли заходящаго солнца и болѣе двухъ мѣсяцевъ не знали ночи... Мы можемъ поэтому высказать свое мнѣніе о дѣйствіи, какое производитъ на людей постоянный свѣтъ. Тѣ, кто мелькомъ слышитъ разсказъ объ этомъ многомѣсячномъ пребываніи солнца надъ горизонтомъ, считаютъ счастливыми путешественниковъ, которымъ ночь не мѣшаетъ дѣлать наблюденія. Они воображаютъ, что при этомъ чувствуешь себя особенно хорошо и всегда способенъ къ новымъ работамъ.

Но этого не бываетъ, потому что за возбужденіемъ въ первые дни—необходимое послѣдствіе ночи—скоро слѣдуютъ раздражительность и изнуреніе, съ которыми нельзя вполнѣ совладать. Хочешь спать и не можешь, трудно отстать отъ укоренившейся привычки спать въ темнотѣ. Каждый день ждешь мгновенія, когда солнце зайдетъ за горизонтъ и только рано утромъ ложишься въ постель, но она не даетъ вполнѣ освѣжающаго сна. И наконецъ благодаришь небо, когда на нѣсколько часовъ оно скроется въ темнотѣ.

Вліяніе полуночнаго свѣта можно наблюдать не только на путешественникахъ, но и на туземцахъ. Къ этому присоединяется еще совершенно особенное разстройство экономическихъ отношеній. Приходи когда хочешь и въ какой бы то ни было часъ дня или ночи, и почти всегда найдешь бодрствующихъ людей, занятыхъ работой, когда другіе спятъ... и несмотря на относительно благопріятное, по сравненію съ послѣдующею ночью, положеніе людей, они тоже ждутъ мгновенія, когда спустится мракъ на нѣсколько часовъ и только однимъ морякамъ вѣчный день — желанный даръ небесъ .. они... не нахвалятся безопасностью, съ какою можно крейсеровать ночью, точно яснымъ днемъ, въ узкихъ проливахъ между шхеръ и подводныхъ камней».

(*) Путешествіе на сѣверъ вдоль норвежскаго берега на Нордкапъ, островъ Янъ-Майенъ и Исландію, предпринятое съ мая по октябрь 1861 г. Стр. 142—143. Спб. 1867.

Отъ дѣйствія солнечныхъ лучей снѣговой покровъ, достигавшій на морѣ въ среднемъ до 50 сант., разрыхлялся, подъ вліяніемъ морозовъ на немъ образовывался ослѣпительно блестящій настъ.

Яркій блескъ солнечныхъ лучей, отраженныхъ отъ необозримой бѣлоснѣжной пустыни, ослѣпляетъ глаза и, при продолжительномъ дѣйствіи на нихъ, вызываетъ особую болѣзнь глазъ, такъ называемую снѣговую или снѣжную слѣпоту, особенно опасную для идущихъ въ далекій путь. О. Свердрупъ, проводившій въ этомъ году седьмую зиму въ Ледовитомъ океанѣ, говоритъ (*) по поводу снѣжной слѣпоты, что полярные путешественники не смотрятъ на снѣжную слѣпоту, какъ на заболѣваніе, которое требуетъ особеннаго сожалѣнія, такъ какъ оно почти всегда является слѣдствіемъ собственной безпечности человѣка. Кромѣ того, оно можетъ быть остановлено во всякой степени своего развитія, разъ обладаютъ необходимыми средствами. Оно является результатомъ воздѣйствія яркаго свѣта, обусловленнаго отраженіемъ солнечныхъ лучей отъ большихъ полей льда или снѣга. Первые признаки суть: ощущеніе жара въ глазахъ, вскорѣ затѣмъ больной начинаетъ видѣть неясно, какъ бы въ туманѣ, и тутъ является ощущеніе посторонняго тѣла въ глазу. Несмотря на короткую продолжительность, болѣзнь можетъ быть довольно серьезна, такъ какъ можетъ перейти въ полную слѣпоту. Въ качествѣ предохраняющей мѣры, нѣкоторые путешественники совѣтуютъ очки съ дымчатыми стеклами, тогда какъ другіе предпочитаютъ синія, зеленыя или красныя очки. Мнѣ лично приносили пользу безусловно всѣ эти цвѣта и я также употреблялъ очень слабо окрашенныя стекла. Съ другой стороны, я видѣлъ случаи снѣжной слѣпоты, вопреки употребленію всѣхъ этихъ цвѣтовъ, а нѣкоторые люди находятъ недостаточными даже двѣ пары стеколъ, и для предохраненія себя покрываются вдобавокъ вуалемъ («постригаются въ монахи»). Для человѣка съ вполнѣ здоровыми глазами достаточно, какъ

(*) O. Sverdrup. New Land. Four years in the arctic regions 1904. g. Wol I, p. 155.

правило, втереть сажу вокругъ глазъ и въ кожу носа. Иногда встрѣчаются люди, которые могутъ дѣлать все, что угодно, не заболѣвая снѣжной болѣзнью. Такъ видно снѣжная болѣзнь, подобно морской болѣзни, совершенно индивидуальна. Существуетъ одинъ принципъ предохраненія — устранять избытокъ свѣта, который данное лицо не въ состояніи выносить, и чѣмъ больше глазъ предохраненъ отъ свѣта, тѣмъ лучше; я склоненъ думать, что дымчатыя очки лучше всего. Наиболѣе опасное время для глазъ — съ апрѣля до средины лѣта; разъ появилась вода на льду, опасный періодъ миновалъ».

21. Капитанъ О. Свердрупъ.

Такъ какъ предохранительныхъ очковъ, имѣвшихся на кораблѣхъ, не хватало для всѣхъ, были сдѣланы самодѣльныя очки изъ кожи или парусины, въ широкія, закрывающія всю область глаза полосы которой вставлялись куски стеколъ отличительныхъ фонарей. Очками были снабжены какъ уходившая на «Эклипсъ» партія, такъ и провожающая.

17-го апрѣля, наконецъ, послѣ долгихъ ожиданій, было получено извѣстіе съ «Эклипса», что капитанъ Свердрупъ вы-

шелъ на «Таймыръ» и предполагастъ, при благопріятной погодѣ и дорогѣ, сдѣлать переходъ въ 8—9 дней. Но лишь 29-го апрѣля увидѣли съ корабля три нарты и людей, идущихъ отъ полуострова Короля Оскара, и вышли встрѣчать славнаго путешественника.

Оказалось, что Свердрупъ задержался въ пути изъ-за снѣжной болѣзни глазъ двухъ изъ своихъ спутниковъ, благодаря чему всѣ должны были лежать въ палаткѣ трое сутокъ.

Бодрый и крѣпкій 63-лѣтній старикъ, О. Свердрупъ, прожившій на «Таймырѣ» до 6-го мая, произвелъ на всѣхъ самое хорошее впечатлѣніе своимъ спокойствіемъ, тихой, но увѣренной рѣчью, своею мягкой, доброй улыбкой и совершенною простотою въ обращеніи. Съ особымъ удовольствіемъ поэтому праздновали для Свердрупа и его норвежцевъ самый торжественный для Норвегіи день въ году — 4-го/17-го мая. Норвежскіе флаги, гимнъ, парадный обѣдъ, для котораго забыли свой обычный нарядъ, на время вообразили себя внутри Россіи и нарядились по-майски—въ бѣлые кителя, хотя на открытомъ воздухѣ было 10° ниже нуля, все это, видимо, растрогало стараго капитана, которому экспедиція была такъ много обязана.

Въ полдень 6-го мая, при 8° мороза, отправились въ свой далекій путь уходившіе на «Эклипсъ» команды и норвежцы. Съ главной провожающей партіей пошелъ Начальникъ экспедиціи, Б. А. Вилькицкій; эта партія имѣла запасы провизіи на 3 дня для всѣхъ и на 9—10 дней для себя. Эта партія, разставшись съ уходящими на «Эклипсъ», предполагала обслѣдовать устье рѣки Таймыра, положеніе котораго неправильно показалъ Миддендорфъ и недостаточно исправилъ баронъ Толль.

На другой день, когда лагерь на мѣстѣ первой ночевки ушедшихъ партій былъ отлично виденъ съ «Таймыра», поднялся снѣжный штормъ, отъ S, съ порывами вѣтра, достигавшими силы 26—28 метровъ въ секунду. Намело груды снѣга; вѣтеръ и метель продолжались весь слѣдующій день 8 го мая, зато потеплѣло до — 3°, 8.

9-го мая пришедшій на «Таймыръ», съ отправлявшейся на «Эклипсъ» партіей, командиръ «Вайгача», я и два матроса

пошли на берегъ, къ предполагаемому заливу Гафнера, видѣнному впервые Нансеномъ. Положеніе этого залива показано на картѣ Нансена приблизительно, такъ какъ заливъ былъ замѣченъ съ берега и входъ въ него съ моря не былъ осмотрѣнъ. Приближаясь къ берегу, до котораго было верстъ 18, увидѣли узкій входъ въ заливъ, ограниченный по сторонамъ обрывистыми берегами. Ширина входа была не болѣе 70 саж.; вскорѣ затѣмъ берега раздвигались и заливъ широкой полосой тянулся на нѣсколько миль вглубь материка, скрываясь вдали за выступами береговъ. Впослѣдствіи лейтенанты А. М. Лавровъ и Н. И. Евгеновъ сдѣлали съемку этого залива, когда онъ еще былъ покрытъ льдомъ. Нашей партіи не посчастли-

22. Отправленіе береговой партіи экспедиціи на „Эклипсъ“.

вилось: поднялся довольно свѣжій вѣтеръ со снѣгомъ, а при разборкѣ взятаго на саняхъ имущества было сдѣлано печальное открытіе—подъ видомъ мѣшка съ малой палаткой скрывался мѣшокъ съ брезентомъ. Съ большими усиліями добрались до небольшого, сдѣланнаго раньше запаса провизіи, въ нѣсколькихъ верстахъ отъ залива Гафнера и провели ночь въ пещерѣ, вырытой въ снѣговой стѣнѣ подлѣ возвышеннаго берега и прикрытой брезентомъ. На слѣдующій день вѣтеръ стихъ и партія благополучно вернулась на корабль, опытомъ наученная необходимости не только собрать всѣ необходимыя для похода вещи, но и укладывать ихъ немедленно на сани.

Къ концу первой половины мая ледъ пересталъ утолщаться. За истекшую зиму молодой ледъ достигъ толщины отъ 150 с.

въ мѣстахъ, покрытыхъ снѣгомъ, до 220 с. въ мѣстахъ, гдѣ снѣгъ постоянно сдувало вѣтромъ. Измѣренія толщины льда производились систематически офицерами обоихъ кораблей, а на «Вайгачѣ», кромѣ того, былъ сдѣланъ рядъ наблюденій температуры различныхъ слоевъ льда и измѣненій ея, въ зависимости отъ колебанія температуры воздуха.

14-го мая впервые наблюдалась температура воздуха выше 0° (+1°,1), но средняя температура сутокъ была—3°,6. За послѣдній мѣсяцъ появилось много пуночекъ, онѣ же снѣжные подорожники, бѣлыхъ куропатокъ, чаекъ. Въ концѣ мая появились стаи черныхъ гусей. На льду стали показываться тюлени. Бѣлые медвѣди начали подходить къ борту кораблей еще ранѣе, въ мартѣ, тогда какъ во время полярной ночи они не встрѣчались. Часто видѣли на берегу оленей. На сушѣ шло обильное таяніе снѣга, повсюду журчали ручейки, кое-гдѣ уже начали просыхать выдающіяся глыбы земли.

18-го мая на «Таймыръ» вернулась партія, провожавшая ушедшихъ на «Эклипсъ». Къ этому времени была произведена удачная проба аэросаней, надъ устройствомъ которыхъ изъ частей гидроаэроплана трудились довольно долго. 19-го на этихъ аэросаняхъ отвезли грузъ на берегъ, къ заливу Гафнера, но путь былъ продѣланъ съ задержками—снѣгъ рыхлый, изъ-подъ него выступала вода, подъ берегомъ образовались большія лужи на льду.

Послѣ тревожныхъ ожиданій, 22-го мая была принята съ «Эклипса» депеша, извѣщавшая, что отправленная съ судовъ экспедиціи партія прибыла благополучно. Погода въ общемъ благопріятствовала переходу, но послѣдняя половина пути была совершена по тяжелой дорогѣ, благодаря сильному таянію, разрыхленному снѣгу и выступившей поверхъ льда водѣ.

На «Эклипсѣ» пришедшіе были размѣщены частью въ кубрикѣ, частью въ трюмѣ, приспособленномъ въ прежнее время для жилья. 22-го іюня къ мѣсту зимовки «Эклипса» пришелъ Бѣгичевъ, за нимъ пришли 650 оленей. Изъ 650 оленей, часть принадлежала самоѣдамъ, пригнавшимъ стадо, и 435 были предназначены для экспедиціи. Такъ какъ провизія и и снаряженіе партіи вѣсили до 100 пуд., нарта же, запря-

женная 4-мя олснями, поднимаетъ только 5 пуд., то для 20 нартъ было нужно, съ подсмѣнными и 40 запасными, до 200 головъ оленей. Около половины оленей должны были оставаться сначала подлѣ мѣста зимовки «Эклипса», а затѣмъ у рейда «Заря», на случай, если они понадобятся находящимся на судахъ. Такимъ образомъ, береговая партія должна была идти до Гольчихи пѣшкомъ, но зато весь грузъ везли олени.

2-го іюля партія выступила по маршруту: къ мѣсту впаденія р. Тареи въ р. Пясину—350 верстъ, вверхъ по Пясинѣ 150 в., оттуда на Гольчиху на Енисеѣ—200 в.; на Тареѣ и Пясинѣ предварительно были устроены склады провизіи. Къ сожалѣнію, на мысѣ Вильда, подлѣ котораго стоялъ «Эклипсъ», пришлось водрузить еще одинъ крестъ—надъ могилой кочегара транспорта «Вайгачъ» Мячина, скончавшагося 22-го іюня отъ воспаленія брюшины. Бѣгичевъ доставилъ на «Эклипсъ» почту и газеты. Къ сожалѣнію, не было никакой возможности добыть письма съ «Эклипса». Содержаніе военныхъ и нѣкоторыхъ другихъ телеграммъ изъ газетъ любезно сообщались при каждомъ телеграфированіи. Сначала выборку извѣстій дѣлали офицеры экспедиціи, а послѣ ихъ ухода—докторъ Тржемескій. Послѣднія газеты были отъ первыхъ чиселъ марта.

Еще въ послѣднихъ числахъ мая начали встрѣчаться дни съ положительной средней температурой, въ іюнѣ они стали почти постояннымъ явленіемъ. Ледъ таялъ сантиметра на $1^1/_2$ въ сутки, на поверхности его образовалось множество обширныхъ скопленій воды, которая пробивала себѣ дорогу сквозь толщу льда, размывая трещины и образуя воронки, постепенно расширяющіяся, доходящія до нижней поверхности льда и впослѣдствіи (Рис. 23) превратившіяся мѣстами въ водовороты, въ сажень и болѣе діаметромъ. Переходъ по льду сталъ затруднительнымъ и выбирать сухія мѣста было невозможно, изъ-за прихотливо извивающихся и неожиданно широкихъ каналовъ и лужъ, преграждающихъ путь; оставалось идти цѣликомъ, не обращая вниманія на воду, ощупывая палкой ледъ въ мѣстахъ скопленія мутной воды, зеленоватой

отъ обильно разросшихся водорослей, чтобы не попасть въ сквозное отверстіе, отъ краевъ котораго при ударѣ палкой отламываются и всплываютъ вверхъ ноздреватые, шмелинымъ сотамъ подобные, куски разрушающагося льда. Образовались забереги до нѣсколькихъ верстъ шириною.

Наступило время для сборки механизмовъ, наполненія котловъ водою и вообще приготовленія къ возможности скораго освобожденія изъ льда и начала плаванія.

23 Водоворотъ.

Возлѣ могилъ на берегу залива, близъ котораго стоялъ «Таймыръ», поставили высокій желѣзный знакъ. Еще раньше командиръ «Вайгача» установилъ здѣсь вѣковую марку. Одно изъ послѣднихъ посѣщеній берега было сдѣлано Начальникомъ экспедиціи въ концѣ іюня; было привезено нѣсколько десятковъ птицъ, обнаружены торчащіе изъ земли на оползнѣ одного изъ холмиковъ бивни и часть черепа мамонта (Рис. 24); однако доставить ихъ на судно было невозможно, такъ какъ переправа была чрезвычайно затруднительна, на берегу же

находилось слишкомъ мало людей, чтобы предпринять откапываніе обнаруженнаго скелета, а можетъ быть, и лучше сохранившихся мягкихъ частей огромнаго животнаго. Предполагалось отправить съ корабля особую партію для раскопокъ, но разныя обстоятельства помѣшали выполнить это предположеніе.

Еще разъ прошла небольшая группа людей отъ одного транспорта до другого, обмѣнялись нѣкоторыми продуктами, недостававшими однимъ и, наоборотъ, имѣвшимися въ избыткѣ

24. Бивни и часть черепа мамонта.

у другихъ. Затѣмъ наступили дни томительнаго ожиданія, когда распадутся ледяныя оковы и корабли получатъ возможность идти своей дорогой.

Тѣмъ временемъ, продолжалась передача по телеграфу съ «Эклипса» судамъ экспедиціи содержанія газетныхъ извѣстій, нѣкоторыхъ писемъ, по просьбѣ нетерпѣливыхъ адресатовъ, и телеграммъ. 29-го іюня былъ полученъ рядъ телеграммъ, отправленныхъ въ концѣ февраля и мартѣ врачамъ экспедиціи съ теплыми и сердечными привѣтствіями и пожеланіями, частью обращенными ко всѣмъ участникамъ «безпри-

мѣрнаго морского похода», отъ Обществъ Морскихъ врачей въ Петроградѣ, Кронштадтѣ, Севастополѣ, Ревелѣ, Николаевѣ, Свеаборгѣ и Владивостокѣ. Въ нѣкоторыхъ изъ телеграммъ стояло запоздавшее привѣтствіе: «Христосъ Воскресе». До глубины души растрогали такое вниманіе и память.

III. Плаваніе въ 1915 году.

На «Вайгачѣ» 3-го іюля пробовали механизмы; машина работала около 2-хъ часовъ. Ледъ сталъ таять сильнѣе, до 3—4 сант. въ сутки, но толщина годовалаго льда пока еще была велика 135 сант. Не лишнее припомнить, что вблизи мѣста стоянки «Таймыра»,—«Вега» прошла 7-го/19-го авг., «Фрамъ» 27-го авг./8-го сент., «Заря» 18-го/31-го авг.

Въ ночь съ 8-го на 9-ое іюля ледяное поле, окружавшее «Таймыръ», развернуло на нѣсколько градусовъ, по краямъ поля началось торосообразованіе, подъ берегомъ появилась широкая полоса чистой воды. Партія, поставившая на берегу желѣзный знакъ и описавшая часть берега, возвращалась въ это время на корабль; болѣе сутокъ понадобилось, чтобы пройти 14 верстъ, отдѣлявшихъ транспортъ отъ берега—такъ трудно было передвиженіе, то приходилось плыть или проталкиваться въ шлюпкѣ, то выходить на ледъ и тащить шлюпку въ другую полынью или извилистый каналъ, причемъ на глазахъ ледъ давалъ трещины, ломался на куски, изъ которыхъ одни съ шумомъ выдвигались вверхъ, другіе соскальзывали въ воду. Всѣ вернулись до крайности усталые и мокрые до пояса.

Съ этого времени корабль продвигался съ ледянымъ полемъ понемногу въ разныхъ направленіяхъ, но преимущественно на SW, отодвинувшись отъ прежняго мѣста мили на три. 15-го пробовали машину и вспомогательные механизмы, пробовали ломать ледъ, но слишкомъ было тѣсно вокругъ корабля; хотя ледъ все-же ломался хорошо; толщина льда была теперь немного больше 100 сант. Пары прекратили. Въ слѣдующіе дни продолжался дрейфъ къ берегу, подъ которымъ уже давно была видна широкая полоса чистой воды. Глубина

стала постепенно уменьшаться: съ 11 саж. 16-го іюля дошла до $6^1/_2$ саж.; еще черезъ день была только $5^1/_2$ саж. Снабдили всѣ шлюпки полозьями, приготовились, въ случаѣ необходимости, оставить корабль. Ледяное поле, охватывавшее «Вайгачъ», понемногу обламывалось, наконецъ 20-го іюля корабль освободился изъ льда и сталъ на ледяной якорь въ маленькой полыньѣ. Въ это время «Таймыръ» поднесло къ берегу, на глубину 22 ф., тогда какъ судно сидѣло кормой $17^1/_2$ ф.; ледъ вокругъ торосился, ледяныя поля распадались на куски. Въ $^1/_2$ мили ближе къ берегу глубина была всего 19 ф., но дрейфъ вдругъ прекратился.

26-го іюля начали разводить пары, такъ какъ ледъ сталъ расходиться и образовались новыя полыньи; немного продвинулись. Всѣ дни передъ тѣмъ вѣтеръ былъ легкій SW, W, NW; наконецъ, задулъ O-вый вѣтеръ, который разрѣдилъ ледъ. Съ большимъ трудомъ пробивались ночью, остановились, встрѣтивъ глубину 17 ф. въ 4 миляхъ отъ берега, близъ залива Гафнера. «Вайгачъ» подошелъ на разстояніе 3 миль, но затѣмъ былъ остановленъ льдомъ. Ломая ледъ, пробирался «Таймыръ» къ полуострову Короля Оскара, а затѣмъ вдоль берега по глубинамъ 5 саж. Безпрестанно набѣгали заряды съ мелкимъ дождемъ. Наконецъ, утромъ 28-го іюля вышли на чистую воду подлѣ устья рѣки Таймыра, вошли въ него и стали на якорь, а вечеромъ пошли дальше, стремясь обогнуть о. Таймыръ съ сѣвера. Рыхлый, тонкій, разламывавшійся безъ всякаго усилія ледъ скоро остался позади и транспортъ шелъ полнымъ ходомъ по чистой водѣ.

Было 2 часа ночи, ясно, свѣтло, солнце стояло довольно высоко, слабый попутный вѣтеръ почти не замѣчался, никому изъ офицерскаго состава не хотѣлось спать и всѣ были на верхнемъ мостикѣ. Впереди виднѣлись многочисленные острова. Глубины доставались механическимъ и ручнымъ лотами. Внезапно, послѣ глубины 16 саж. и возгласа лотоваго: «9 саженъ пронесло», корабль запрыгалъ по камнямъ и остановился.

При осмотрѣ трюмовъ была обнаружена значительная течь. Вода прибывала въ одной изъ балластныхъ систернъ, переборки которой оказались, къ счастью, неповрежденными. Про-

мѣръ, сдѣланный вокругъ корабля, показалъ, что у борта глубины отъ $13^1/_2$ до 15 фут. тогда какъ «Таймыръ» на ровный киль сидѣлъ около 15 ф. 8 д.; корма была на плаву; за нею глубины вскорѣ увеличивались. Начавшійся отливъ накренилъ корабль до 8° на лѣвый бортъ; по временамъ слышались и ощущались глухіе удары корабля о камни. Вѣтеръ свѣжѣлъ, угрожая пригнать ледъ. «Вайгача» не было слышно. Вычисленія показали, что можно надѣяться на спасеніе корабля, если разгрузить его, выбросивъ запасы прѣсной воды и уголь. Но впереди былъ неопредѣленно продолжительный переходъ, такъ что разставаться съ углемъ было опасно. Кромѣ того, такъ какъ изъ-за наполнявшей пробитую систерну воды нельзя было опредѣлить размѣровъ поврежденій, то не могло быть увѣренности въ томъ, что корабль, сойдя съ камней, не потеряетъ плавучести. Тѣмъ болѣе, что нельзя было твердо вѣрить, что произведенныя своими средствами подкрѣпленія поврежденныхъ шпангоутовъ и задѣлка щелей въ переборкахъ и разошедшихся швахъ между листами обшивки достаточно надежны. Поэтому было предположено свезти предварительно на островокъ, лежавшій въ 1 милѣ отъ каменистой подводной гряды, на которую налетѣлъ «Таймыръ», необходимые запасы, съ которыми можно было бы легко добраться до рейда «Заря», пройдя черезъ обширный о. Таймыръ.

Но на утро вдали были замѣчены мачты «Вайгача», медленно пробиравшагося во льду, который нагоняло вѣтромъ. Подойдя ближе «Вайгачъ» сталъ на оба якоря за кормой «Таймыра»; завели перлиня, верпы, выбросили 190 тоннъ прѣсной воды и, на высотѣ прилива, при работѣ машинъ обоихъ кораблей и помощи брашпиля и лебедокъ, «Таймыръ» легко и почти безъ толчка сошелъ съ мели, какъ разъ черезъ сутки послѣ посадки на мель. Оба транспорта отошли отъ злополучнаго мѣста на глубину 18 саж. и утомленный до крайности экипажъ крѣпко заснулъ. Вода успѣшно откачивалась.

Въ тотъ день, когда «Таймыръ» стоялъ на камняхъ, пронеслось нѣсколько грозовыхъ зарядовъ отъ W съ проливнымъ дождемъ. Гроза—рѣдкое явленіе въ высокихъ широтахъ. По-

года испортилась. Постоянно набѣгалъ туманъ, шелъ дождь и снѣгъ, падалъ градъ. Несмотря на конецъ іюля, температура воздуха падала по ночамъ до — 1°,4, а 1-го августа до—1°,7.

Между множествомъ разсыпанныхъ въ этой части океана острововъ въ архипелагѣ Норденшельда, отдѣльныя части котораго носятъ имена славныхъ русскихъ мореплавателей и ученыхъ, во многихъ мѣстахъ держался ледъ. Неточность положенія отдѣльныхъ острововъ, съемка которыхъ была сдѣ-

25. Эпизодъ изъ охоты на бѣлаго медвѣдя.

лана во время зимовки «Зари», при неблагопріятныхъ условіяхъ, сильно затрудняла оріентировку.

Нѣсколько дней простояли изъ-за льда подлѣ 2-хъ острововъ группы острововъ Вилькицкаго; задѣлывали пробоину. Къ западу все видимое пространство было сплошь забито льдомъ. Во время этой невольной остановки раздобылись свѣжимъ мясомъ—убили 2 медвѣдей. (Рис. 25).

«Эклипсъ», освободившійся изъ льда 29-го іюля и пробиравшійся къ о. Диксона, чтобы взять уголь для судовъ экспедиціи и идти затѣмъ къ нимъ, былъ остановленъ большимъ ледянымъ полемъ и плотнымъ льдомъ въ 8 миляхъ къ S отъ

острововъ Скоттъ-Гансена. 2-го августа Свердрупъ телеграфировалъ, что «Эклипсъ» продрейфовало на S на 10 миль и что благодаря W-ымъ вѣтрамъ ледъ все время плотный, а 3-го августа было получено извѣстіе, что «Эклипсъ» вечеромъ пришелъ къ о. Диксона. Свердрупъ сообщилъ, что война продолжается и что къ 20-му августу начнетъ дѣйствовать радіостанція, устраиваемая на Диксонѣ. «Таймыръ» же и «Вайгачъ» и въ этотъ и еще въ ближайшіе 3 дня не имѣли возможности двинуться впередъ; 3-го августа ни разу не наблюдалась положительная температура, снѣгъ и туманъ то чередовались, то дополняли другъ друга.

Съ увеличеніемъ разстоянія между судами экспедиціи и «Эклипсомъ», болѣе мощная станція «Эклипса» отчетливо передавала депеши, но на «Эклипсѣ» весьма усердный и преисполненный, вмѣстѣ съ тѣмъ, сознанія собственнаго достоинства русскій телеграфистъ сообщалъ неофиціально, выражаясь языкомъ, всегда вызывавшимъ веселье, что «подземный, едва уловимый звукъ вашей работы уловилъ на свой детекторъ и радіо удалось принять... едва слышу, съ силой жму телефонъ къ уху, такъ что голова кружится». Но въ итогѣ телеграммы пока принимались обѣими сторонами. Однако, съ 6-го августа связь прекратилась; депеши аккуратно передавались, но не принимались до 13-го августа, когда «Эклипсъ» не былъ болѣе за островами, но шелъ навстрѣчу судамъ экспедиціи, принявъ для послѣдней уголь, керосинъ, провизію и почту, и снова находился близъ острововъ Скоттъ-Гансена.

«Таймыръ» и «Вайгачъ» въ этотъ день форсировали ледъ узкаго пролива Фрамъ, между материковымъ берегомъ къ западу отъ рейда «Заря» и островомъ Нансена,—разсчитывая встрѣтить дальше, гдѣ берегъ материка склоняется къ югу, разрѣженный ледъ, такъ какъ наконецъ О-ый вѣтеръ поднялся на смѣну безпрерывно 2 недѣли задувавшимъ западнымъ вѣтрамъ, которые прижимали ледъ къ берегу.

Къ проливу Фрамъ суда экспедиціи подошли послѣ долгихъ стоянокъ у нѣкоторыхъ острововъ западной части архипелага Норденшельда. Нужные проливы между островами были за-

биты льдомъ. На скалистыхъ островахъ, кое-гдѣ покрытыхъ тундрой, съ ея травами, мхами и лишайниками, были замѣчены олени и водились черные гуси-казарки. Молодыя птицы въ большинствѣ еще не могли хорошо летать, сбивались на водѣ въ небольшія стайки, которыя давали хорошую добычу охотникамъ. Изъ оленей удалось убить только двухъ.

Все еще продолжался полярный день. Въ мѣстахъ зимовки судовъ экспедиціи солнце впервые скрылось за горизонтомъ 8 августа, но транспорты спустились нѣсколько къ S, и, благодаря постояннымъ туманамъ, не позволявшимъ видѣть ясное небо, потеряли возможность полюбоваться первымъ закатомъ. Было прохладно. Въ полдень 6-го августа температура воздуха упала до—3°,1 но въ слѣдующіе дни стало теплѣе.

Въ этотъ день 6-го августа «Таймыръ» долженъ былъ мѣнять мѣсто, подъ угрозой надвигавшагося ледянаго поля, поджимавшаго корабль къ узкому проливу, въ которомъ оказались глубины 13 ф. и 8 ф. Образовавшіеся каналы дали возможность ускользнуть изъ этой ловушки. Пробираясь среди густого льда подошли вечеромъ къ мысу Вега, NW-ой оконечности острова Таймыра.

Предстояло обогнуть большой о. Нансена, его N-ый или SO-ый берегъ. Вдоль сѣвернаго берега провелъ въ 1901 г. «Зарю» Матисенъ, вдоль южнаго—прошелъ на «Фрамѣ» въ 1893 г. Свердрупъ съ Нансеномъ. Проливъ Матисена былъ сплошь забитъ льдомъ, производившимъ впечатлѣніе не взламывавшагося въ этомъ году.

Въ проливѣ Свердрупа ледъ казался разрѣженнымъ. Весь день держался густой туманъ, скрывавшій «Вайгача», который шелъ близко впереди, какъ имѣющій болѣе крѣпкій корпусъ. Рано утромъ туманъ на короткое время прояснился; вдали, въ проливѣ Свердрупа, была замѣчена съ марса чистая вода, но входъ въ проливъ былъ закрытъ льдомъ. Пройдя разбитымъ льдомъ мимо мелкихъ острововъ, лежащихъ у сѣвернаго входа въ проливъ Свердрупа, подошли къ перемычкѣ сплоченнаго льда и, пробившись сквозь нее, вышли на чистую воду. Подойдя къ проливу Фрамъ, убѣдились, что онъ плотно забитъ льдомъ.

Открытая Нансеномъ гавань Колинъ-Арчеръ, находящаяся подлѣ восточнаго входа въ проливъ Фрамъ, была свободна отъ льда и здѣсь транспорты стали на якорь. Неподалеку плавала вокругъ небольшой льдины группа изъ трехъ медвѣдей— одного взрослаго и двухъ медвѣжатъ, за которыми тотчасъ отплыли охотники.

На берегу были замѣчены 2 ящика съ мясными консервами, положенные одинъ на другой. Южная часть залива, часть котораго носитъ имя Колинъ-Арчеръ, была забита льдомъ, покрывавшимъ также рейдъ «Заря», по западную сторону острова Наблюденій, съ прекрасно сохранившимся огромнымъ каменнымъ знакомъ, поставленнымъ Русской Полярной Экспедиціей на мѣстѣ зимовки «Зари». Здѣсь отдыхала 3 дня, питаясь свѣжимъ оленьимъ мясомъ, береговая партія, ушедшая съ транспортовъ на «Эклипсъ».

Съ 7-го по 13-ое августа «Таймыръ» и «Вайгачъ» находились по восточную сторону пролива Фрамъ. Все время вѣтеръ былъ неблагопріятный, пасмурно, частые туманы. На берегу оставили задѣланную въ жесть записку для Бѣгичева, который долженъ придти съ оленями и запасами провизіи; въ письмѣ объяснялось, что для экспедиціи складъ въ этомъ мѣстѣ теперь не нуженъ и потому слѣдуетъ привезенные запасы отвезти обратно къ мысу Вильда, гдѣ Бѣгичевъ долженъ ждать съ оленями до 1-го октября, если не будетъ раньше извѣщенъ проходящими этотъ мысъ судами экспедиціи. Жестяной конвертъ съ письмомъ привязали проволокой къ бамбучинѣ, поставленной на мѣсто, гдѣ лежали взятые на суда ящики съ консервами. 11-го августа «Таймыръ» дѣлалъ развѣдку въ проливѣ Фрамъ, но изъ-за тумана не удалось пройти до конца этого узкаго пролива, хотя ледъ въ проливѣ мѣстами былъ не очень сплоченный. На слѣдующій день гавань стало забивать льдомъ, пришлось мѣнять мѣсто и медленно дрейфовать со льдомъ.

13-го августа транспорты начали пробиваться во льду, войдя въ проливъ Фрамъ, въ полночь прошли до западнаго конца пролива и стали среди густого льда, сильно сплоченнаго впереди.

14-го пробивались дальше. Оба эти дня шла все время тяжелая борьба, закончившаяся тѣмъ, что суда вышли изъ архипелага и шли открытымъ моремъ черезъ разрѣженный ледъ, сбивавшійся въ болѣе сплоченныя массы подлѣ каждаго встрѣчавшагося острова или мыса. 15-го августа прошли мысъ Вильда, мѣсто зимовки «Эклипса». Здѣсь сооруженъ деревянный знакъ, на которомъ было найдено письмо Бѣгичева, извѣщавшаго, что онъ до 15-го августа пробудетъ на мысѣ Прощанія, южнѣе м. Вильда, затѣмъ до 1-го сентября вблизи послѣдняго, а потомъ пойдетъ на рейдъ «Заря». Къ знаку прикрѣпили бѣлый флагъ и оставили записку, разрѣшающую Бѣгичеву уйти 1-го сентября домой.

«Эклипсъ», пройдя острова Маркгама, встрѣтилъ плотный ледъ и сталъ въ ожиданіи разрѣженія его. 16-го августа суда экспедиціи шли среди сильно разрѣженнаго льда, прошли мимо острововъ Маркгама и затѣмъ о-вовъ Скоттъ-Гансена, не видя «Эклипса». Просили Свердрупа сообщить, куда идти для встрѣчи съ нимъ или гдѣ его ожидать. Получивъ отвѣтъ, что Свердрупъ проситъ подождать его, стали на якорь миляхъ въ 10 къ SW отъ острововъ Скоттъ-Гансена, здѣсь море было почти чисто отъ льда.

Въ 2 ч. дня 16-го августа «Эклипсъ» подошелъ къ судамъ экспедиціи. Получили почту, какъ ту, что была отправлена въ мартѣ съ Бѣгичевымъ, такъ и адресованную «въ г. Красноярскъ, Колл. Асс. Кушакову», на имя участниковъ экспедиціи.

Погрузили уголь съ «Эклипса», провели вмѣстѣ нѣсколько хорошихъ часовъ, и въ 10 ч. веч. снялись съ якоря. «Эклипсъ» нѣкоторое время шелъ вмѣстѣ съ «Таймыромъ» и «Вайгачемъ», затѣмъ отдѣлился и пошелъ къ о. Уединенія, который ему было поручено осмотрѣть, закончивъ этимъ поиски экспедиціи Русанова.

Въ седьмомъ часу вечера 17-го августа, суда экспедиціи стали на якорь въ бухтѣ о. Диксона. Здѣсь была цѣлая флотилія: пароходъ «Туруханскъ» и три лихтера, на одномъ изъ которыхъ было устроено жилое помѣщеніе для П. Г.

Кушакова и его помощниковъ. (Рис. 26). На берегу строились 2 дома, уже были готовы баня и сарай, возвышалась 100-метровая деревянная мачта радіотелеграфа, построенная изъ поставленныхъ другъ на друга восьми пачекъ бревенъ по четыре бревна въ каждой. Мачта еще не была вооружена и станція не была закончена, но уже въ ночь на 23-е августа радіостанція Югорскаго Шара приняла казенныя депеши съ Диксона.

На Диксонѣ суда оставались до 26-го августа. Съ большой благодарностью будутъ всегда вспоминать участники экспедиціи то вниманіе и заботливость, съ какими они были встрѣчены П. Г. Кушаковымъ. Личный, тяжело доставшійся опытъ, пріобрѣтенный во время экспедиціи на Землю Франца-Іосифа на «Св. Фокѣ» со старшимъ лейтенантомъ Сѣдовымъ, и знакомство съ полярной литературой помогли П. Г. Кушакову тщательно обсудить возложенное на него порученіе и выполнить его съ рѣдкой предусмотрительностью и умѣньемъ.

Отъ Свердрупа пришло извѣстіе 18-го августа; «Эклипсъ» дошелъ до о. Уединенія почти по свободной отъ льда водѣ; никакихъ слѣдовъ пребыванія людей на островѣ не нашли; подняли національный флагъ на S берегу острова. Едва успѣли поздравить неутомимаго полярнаго изслѣдователя и его сотрудниковъ и выразить свою радость, что такъ быстро удалось выполнить отвѣтственное порученіе, какъ была получена телеграмма, что «Эклипсъ» сѣлъ на песчаную банку къ О-ту отъ о-ва Свердрупа и безуспѣшно пытался сняться съ мели, выбрасывая уголь и завозя верпъ. Извѣстили Свердрупа, что черезъ 2 часа «Таймыръ» идетъ на помощь, но спустя часъ «Эклипсъ» снялся самъ и былъ на пути къ о. Диксона. На другой день «Эклипсъ» стоялъ въ бухтѣ.

Въ этотъ же день, 21-го августа, пришла изъ Гольчихи туземная шлюпка съ 5 долганами, привезшими для П. Г. Кушакова записку, извѣщавшую, что береговая партія пришла къ устью р. Енисея въ Гольчиху 6-го августа; всѣ здоровы и ждутъ парохода, который долженъ уйти вверхъ по рѣкѣ и доставить всѣхъ въ г. Красноярскъ.

Вмѣсто такого парохода въ Гольчиху былъ посланъ транспортъ «Вайгачъ», который вернулся 24-го августа, привезя всѣхъ. Оказалось, что 600-верстный переходъ былъ совершенъ безъ особаго напряженія; шли около 20 верстъ въ сутки, налегкѣ, поклажу везли олени. На день разбивали палатки, ночью шли, такъ какъ солнце въ это время сутокъ грѣетъ значительно слабѣе и потому идти легче. Въ этотъ день можно было отправить первыя частныя телеграммы. Выяснилось, что станція на о. Диксонѣ можетъ передавать депеши непосредственно въ Архангельскъ.

26. Постройки на о. Диксона.

26-го августа простились съ о. Диксономъ, превращеннымъ изъ дикаго, угрюмаго клочка каменистой почвы въ удобное пристанище, снабженное запасами провизіи, одежды и топлива. Наканунѣ ушелъ въ море «Эклипсъ». Незадолго передъ уходомъ въ море экспедиціи, въ бухту вошелъ пароходъ «Китъ», съ грузомъ угля для «Таймыра» и «Вайгача». Это былъ старый знакомецъ. Еще въ 1913 году, въ Ледовитомъ морѣ, неподалеку отъ Берингова пролива, суда Гидрографической экспедиціи встрѣтили стоявшій во льду норвежскій промысловый пароходъ, привѣтствовавшій ихъ національнымъ гимномъ, исполненнымъ на духовомъ инструментѣ. Это былъ «Kit», промышлявшій моржей. Теперь онъ былъ пріобрѣтенъ

въ казну и его капитанъ, норвежецъ Иверсенъ, бывшій командиръ судна итальянской полярной экспедиціи на «Stella polare», долженъ былъ доставить для «Таймыра» и «Вайгача» уголь на о. Диксонъ или къ берегамъ Таймырскаго полуострова, если бы ледоколы не прибыли къ этому острову (*).

Въ Карскомъ морѣ суда экспедиціи не встрѣтили ни одной льдины. На пути принимали депеши, передаваемыя станціей на Диксонѣ. Участники экспедиціи получили рядъ привѣтственныхъ телеграммъ отъ высшаго начальства.

«Эклипсъ» вышелъ изъ Карскаго моря проливомъ Карскія ворота, оба транспорта прошли проливомъ Югорскій Шаръ, гдѣ изъ-за непогоды стояли возлѣ поселка Хабарово.

1-го сентября всѣ три корабля стояли подлѣ мыса Канинъ Носъ, куда для встрѣчи судовъ пришелъ ледоколъ «Bruce». Ночью на 3-е подошли къ плавучему маяку, а утромъ пришли въ Архангельскъ.

Здѣсь экспедиція была торжественно встрѣчена на Соборной пристани начальствомъ, представителями города и нѣкоторыхъ общественныхъ организацій.

Мѣстная газета (**) такъ описываетъ событіе, взволновавшее Архангельскъ:

«Сѣренькій пасмурный день. Съ утра накрапываетъ дождь, но уже къ 10 час. набережная вблизи Соборной пристани начинаетъ наполняться народомъ.

Архангельскій рейдъ, несмотря на осень, выглядитъ какъ то привѣтливо, масса парусниковъ и пароходовъ, украсившихся съ утра флагами.

Подходятъ группы учащихся, которыя выстраиваются шпалерами на пристани.

Прибываетъ губернское военное и гражданское начальство, представители города и различныхъ общественныхъ организацій.

Минуты ожиданія тянутся томительно долго.

Въ 11 ч. передается извѣщеніе по телефону, что суда уже прошли въ Маймаксѣ мимо завода Амосова.

Публика пытливо всматривается вдаль.

(*) Въ настоящее время «Китъ» носитъ имя «Полярный» и плаваетъ подъ транспортнымъ флагомъ.

(**) «Сѣверное Утро», 4-го сент. 1915 г.

Наконецъ, показывается долгожданная экспедиція.

Суда яхтъ-клуба первыми привѣтствуютъ дорогихъ гостей.

Ближе и ближе къ Соборной пристани.

Раздается орудійная пальба — это «Баканъ» отдаетъ привѣтъ доблестнымъ морякамъ, получая немедленно отвѣтный салютъ. Вотъ команда «Бакана» разсыпалась по вантамъ и могучее «ура» оглашаетъ архангельскій рейдъ.

Первымъ подходитъ къ пристани «Таймыръ», за нимъ слѣдуютъ «Вайгачъ» и «Эклипсъ».

Раздается народный гимнъ, исполненный оркестромъ, и неумолкаемое «ура» перекатывается по рядамъ.

Свѣтлою радостью полны лица, гордостью за отечественныхъ героевъ.

Самъ капитанъ Вилькицкій стоитъ на мостикѣ, бодрый, улыбающійся. Команда и офицерскій составъ выстроились на палубѣ.

Спущенъ трапъ.

Входятъ привѣтствовать съ успѣшнымъ окончаніемъ славнаго плаванія вице-адмиралъ Угрюмовъ, г. губернаторъ С. Д. Бибиковъ, военные и гражданскіе чины и представители города.

Съ первымъ привѣтствіемъ обращается къ капитану Вилькицкому и его отважнымъ спутникамъ вице-адмиралъ Угрюмовъ. Представители города подносятъ хлѣбъ-соль и приглашаютъ на торжественное засѣданіе въ Думу.

Одинъ за другимъ спѣшатъ радостно пожать руку Начальнику славной экспедиціи представители общественныхъ организацій и др. лица.

Входятъ родственницы полярныхъ героевъ, полтора года тому назадъ проводившія близкихъ своихъ въ опасное плаваніе и не разъ терявшія надежду вновь видѣть родныя лица.

Звучитъ музыка. Несется «ура».

Главный герой дня спускается съ парохода и проходитъ среди рядовъ учащихся и публики, устраивающей бурныя овація славному соотечественнику.

Медленно, не спѣша, подтягивается къ борту «Таймыра» «Эклипсъ».

Старый капитанъ, знаменитый Свердрупъ, въ зеленой шляпѣ, въ желтой куркѣ, спокойно похаживаетъ по палубѣ.

Стараго морского волка словно не интересуетъ вся эта житейская суета.

Увѣренно, не спѣша, дѣлаетъ свое дѣло и команда.

Какимъ то чисто сѣвернымъ поморскимъ духомъ вѣетъ отъ этой картины.

Радостно, звонкимъ лаемъ заливаются полярныя собаки, полтора года не видавшія вмѣстѣ съ ихъ хозяевами шумнаго города. Среди четвероногихъ друзей есть чуть не кругосвѣтная путешественница, побывавшая съ Амундсеномъ у южнаго полюса.

Подошелъ вплотную къ борту «Эклипсъ», и губернское начальство, вмѣстѣ съ представителями города, сходитъ по трапу привѣтствовать стараго капитана и его команду.

Кончились шумныя привѣтствія, и виновникъ главнаго торжества кап. Вилькицкій, вмѣстѣ съ собравшимися на торжество и командным составомъ направляется въ соборъ возблагодарить Всевышняго, сохранившаго его и ввѣренныхъ ему людей среди бурь и опасностей Сѣвернаго океана».

Была получена высокомилостивая телеграмма Государя Императора, телеграммы Великаго Князя Александра Михаиловича, Королевы Эллиновъ, многихъ ученыхъ обществъ и учрежденій и отдѣльныхъ лицъ, интересовавшихся работами и плаваніемъ Гидрографической Экспедиціи Сѣвернаго Ледовитаго Океана.

Городская Дума г. Архангельска въ торжественномъ засѣданіи чествовала прибывшую экспедицію и «Россійскаго Колумба», какъ названъ въ поднесенномъ адресѣ Начальникъ экспедиціи флигель-адъютантъ Б. А. Вилькицкій. Мѣстный яхтъ-клубъ также пожелалъ особо привѣтствовать прибывшихъ.

Продолжающаяся великая война заставила отложить на будущее время разработку обширныхъ матеріаловъ, добытыхъ экспедиціей въ области метеорологіи, гидрологіи и біологіи.

Во время зимовки производились черезъ каждые 4 часа метеорологическія наблюденія, по временамъ также наблюденія высокихъ слоевъ атмосферы посредствомъ подъема метеорографа на змѣяхъ; велась регистрація полярныхъ сіяній, велись наблюденія надъ ростомъ льда, достигшаго къ концу апрѣля толщины 180 с. для льда этой зимы и мѣстами до

300 с.—для стараго, набивного льда. Толщина снѣжнаго покрова колебалась между 0—20—80 с., лишь вблизи борта корабля снѣжные сугробы достигли $1^1/_2$ саж. Образцы воды съ разныхъ глубинъ, для опредѣленія удѣльнаго вѣса и температуры, доставались періодически; при большихъ морозахъ работа съ батометромъ очень затруднялась чрезвычайно быстрымъ образованіемъ льда на приборѣ. Опредѣленіе удѣльнаго вѣса воды, а также, иногда, и содержанія растворенаго въ водѣ кислорода, производилось врачемъ экспедиціи, ведшимъ и біологическія наблюденія. Нѣкоторый интересъ представляло опредѣленіе удѣльнаго вѣса воды, полученной изъ разныхъ слоевъ льда. Разложенная на параллельные слои, въ 30 с. толщиною, выпиленная въ срединѣ марта, 150-ти сант. толщины льдина была изслѣдована въ этомъ отношеніи, при чемъ получены слѣдующіе результаты:

уд. вѣсъ воды,	полученной	изъ	1-го	слоя льда (поверхн.).	1.00169
» »	»	»	2-го	» »	1.00168
» »	»	»	3-го	» »	1.00164
» »	»	»	4-го	» »	1.00154
» »	»	»	5-го	» » (нижняго).	1.00154
» »	взятой	изъ	подъ края	льда въ проруби .	1.01813

Во время плаванія производились сборы морскихъ животныхъ въ 114 пунктахъ, включая поверхностные сборы планктона, и сдѣланы 44 наземныхъ сбора, давшихъ свыше 500 экземпляровъ насѣкомыхъ и пауковъ, 134 экземпляра птицъ, 5 череповъ бѣлаго медвѣдя и нѣкоторое количество образцовъ горныхъ породъ. Въ концѣ января и въ началѣ марта была сдѣлана попытка добыть придонныхъ обитателей въ мѣстѣ стоянки корабля, на глубинѣ 11 с. посредствомъ нарочно построенной металлической сѣти съ приманкой, на подобіе прибора, которымъ съ успѣхомъ пользовались на яхтѣ Принца Монакскаго. Эти пробы дали значительное количество бокоплавовъ одного вида. Толщина ледяного покрова достигала въ это время 140 сант., придонная температура была—1,°2. Слѣды первыхъ птицъ—куропатокъ—были замѣчены на берегу 15-го марта, а 4-го апрѣля возлѣ борта корабля порхалъ первый снѣжный подорожникъ. Во время зи-

мовки «Зари» оба эти вида птицъ были впервые замѣчены 18-го апрѣля 1901 г., что, на ряду съ температурными данными, подчеркиваетъ болѣе мягкій характеръ зимы 1914 — 15 г. На берегу постоянно встрѣчались слѣды песцовъ, волковъ и лемминговъ.

Вскорѣ по прибытіи транспортовъ «Таймыръ» и «Вайгачъ» въ г. Архангельскъ, всѣмъ офицерамъ и командѣ была дана возможность перейти на другія суда и должности, что позволило многимъ принять непосредственное участіе въ дѣйствіяхъ боевого флота. Транспорты, послѣ спѣшнаго ремонта, несутъ службу въ Бѣломъ и Ледовитомъ моряхъ.

1-го октября 1915 г. Гидрографическая Экспедиція Сѣвернаго Ледовитаго океана была расформирована.

Такъ былъ совершенъ впервые переходъ Сѣвернымъ Ледовитымъ океаномъ изъ Тихаго океана къ берегамъ Европы. Вопросъ о «великомъ сѣверномъ пути» послѣдними плаваніями Гидрографической Экспедиціи рѣшается въ неблагопріятномъ смыслѣ. Необходимо имѣть рядъ наблюденій надъ состояніемъ ледяного покрова въ самой трудной для навигаціи области Ледовитаго моря — отъ мыса Челюскина къ западу до выхода изъ архипелага Норденшельда, — чтобы окончательно рѣшить этотъ вопросъ. Но все, что извѣстно до сихъ поръ, указываетъ, что, вступая въ Ледовитый океанъ, нельзя разсчитывать проплыть черезъ весь океанъ въ одну навигацію, какъ это почти удалось сдѣлать одному лишь Норденшельду въ 1878 году. (Рис. 27).

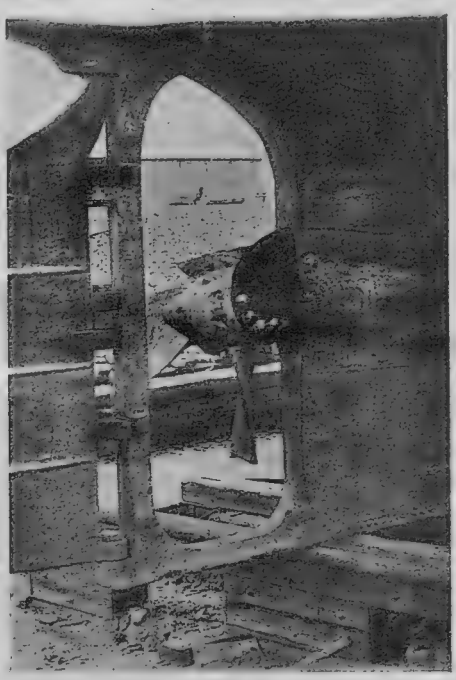
Спустя годъ по возвращеніи судовъ экспедиціи, послѣдовало офиціальное присоединеніе открытыхъ ею земель къ территоріи Россійской Имперіи (*).

Съ Высочайшаго соизволенія, воспослѣдовавшаго 4-го сентября с. г., Предсѣдатель Совѣта Министровъ, Министръ Иностранныхъ Дѣлъ, 20-го сентября обратился къ гг. Императорскимъ Россійскимъ Посламъ, Посланникамъ и повѣреннымъ въ дѣлахъ съ циркулярною депешею, въ которой было предложено передать правительствамъ союзныхъ и друже-

(*) «Правительственный Вѣстникъ», 4-го октября 1916 г. № 212.

ственныхъ Россіи странъ нижеслѣдующую нотификацію, приводимую въ переводѣ на русскій языкъ.

«Значительное число открытій и географическихъ изслѣдованій въ области полярныхъ странъ, расположенныхъ къ сѣверу отъ азіатскаго побережья Россійской Имперіи, произведенное въ теченіе столѣтій усиліями русскихъ мореплавателей и купцовъ, недавно пополнилось новѣйшими успѣхами, коими кончилась дѣятельность флигель-адъютанта Его Импе-

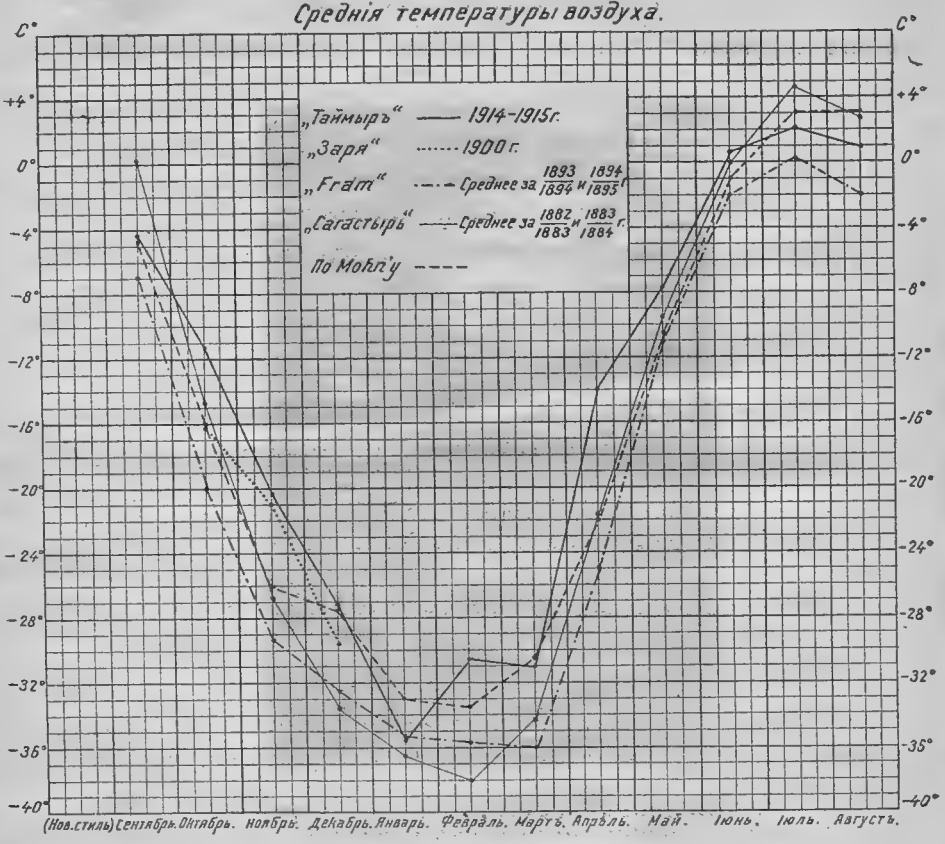


27. Винтъ тр. „Таймыръ“ по возвращеніи корабля изъ плаванія.

раторскаго Величества, капитана 2-го ранга Вилькицкаго, Начальника гидрографической экспедиціи, которой въ 1913 — 1914 гг. было поручено изслѣдованіе Сѣвернаго Ледовитаго океана.

Этотъ офицеръ Императорскаго Россійскаго флота произвелъ въ 1913 г. опись нѣсколькихъ обширныхъ мѣстностей, расположенныхъ вдоль сѣвернаго побережья Сибири, и на-

75° 45′ сѣв. шир. открылъ островъ, позднѣе названный островомъ генерала Вилькицкаго; за симъ, поднявшись къ сѣверу, открылъ обширныя земли, распространяющіяся къ сѣверу отъ Таймырскаго полуострова, коимъ были даны наименованія земли Императора Николая II, острова Цесаревича Алексѣя и острова Старокадомскаго.

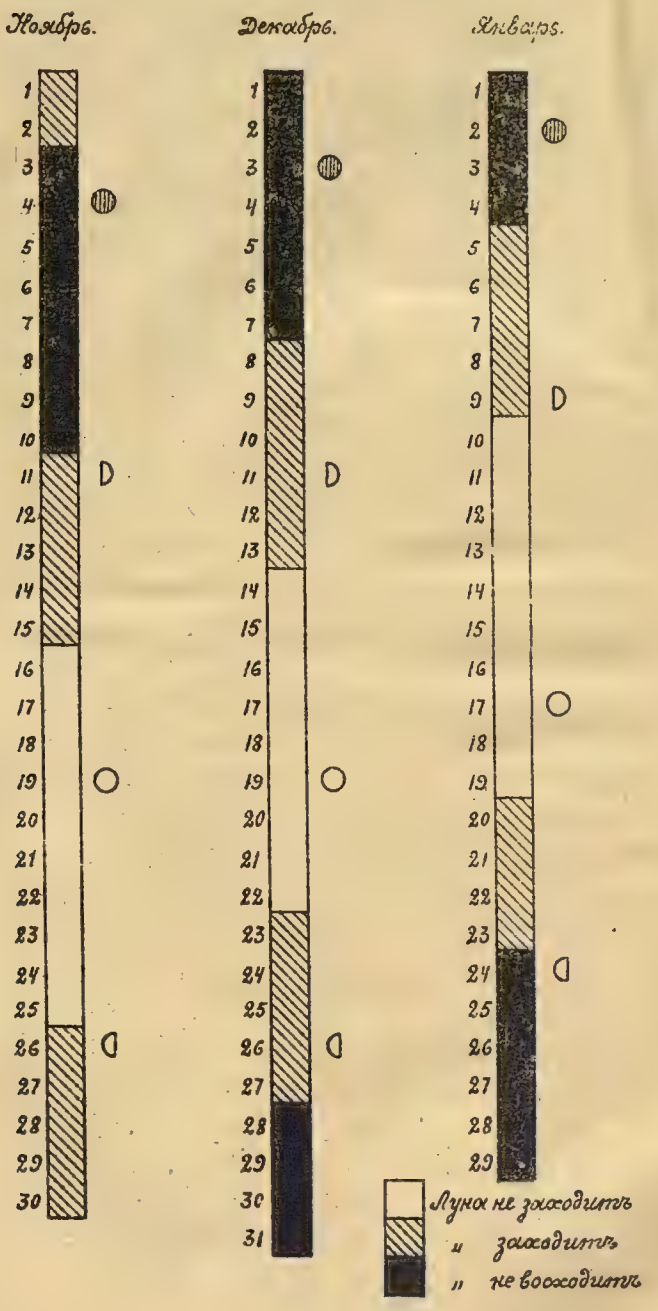


Въ теченіе 1914 г. капитанъ Вилькицкій, сдѣлавъ новыя и важныя изслѣдованія, открылъ другой новый островъ близъ острова Беннетта. Названіе «островъ Новопашеннаго» было дано этому острову.

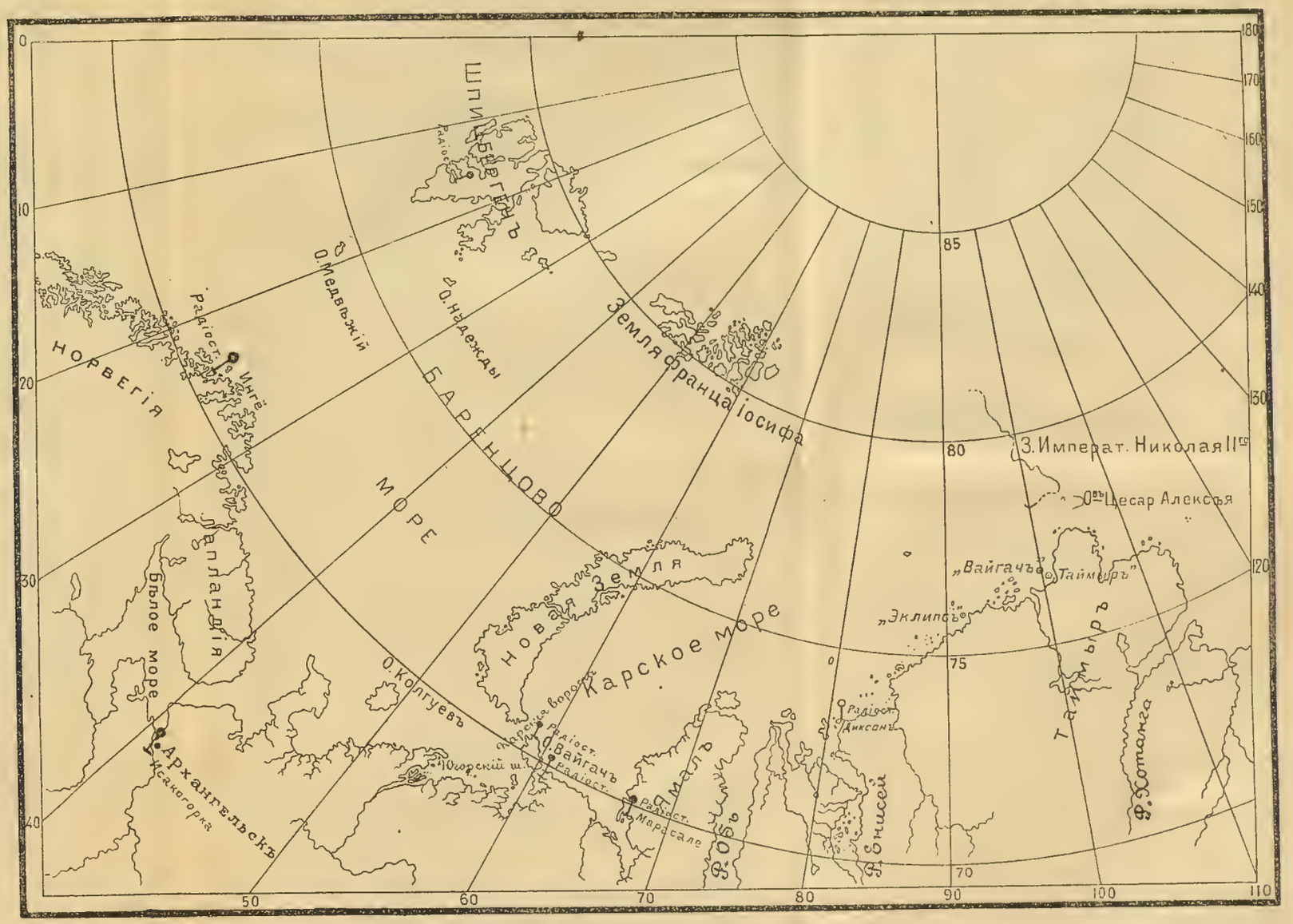
Императорское Россійское Правительство имѣетъ честь нотифицировать настоящимъ правительствамъ союзныхъ и дружественныхъ державъ включеніе этихъ земель въ территорію Россійской Имперіи».

Кабинет Севера

Лунный календарь на полярную ночь 19¹⁴/₁₅ г.



Кабинет Севера
Обл. библиотеки
им. Н. Добролюбова



Кабинет Севера
Обл Библиотеки
им. А. Н. Добролюбова

Гренландія
Кордкапъ
о-въ Медвѣжій
Шпицбергенъ
Земля Викторія
о-ва Пэрри
о-въ Мельвиль
Земля Банка
Баренцово море
Колгуевъ
Земля
Франца Іосифа
Новая Земля
Вайгачъ
Карское море
Полуостровъ Я-малъ
о-въ Вилькицкаго
о-въ Диксона
о-въ Уединенія
Земля Императора Николая II
о-въ Старокадомскаго
о-въ Цесаревича Алексѣя
Проливъ Цесаревича Алексія
Обская губа
Полуостровъ Таймыръ
оз. Таймыръ
Енисей
Хатанга
Анабара
о-въ Преображенія
о-въ Бегичевъ
о-въ Генріетта
о-въ Жаннетта
о-въ Беннетта
о-въ Новопашеннаго
о-въ Генерала Вилькицкаго
о-ва Ново-Сибирскіе
о-въ Ѳаддеевскій
о-въ Новая Сибирь
о-въ Котельный
о-въ Малый
о-въ Ближній
о. Столбовой
о-въ Врангеля
о-въ Геральда
М. Дежневъ
о-въ Колючина
Полуостровъ Чукотскій
о. св. Лаврентія
Берингов пр.
о-ва Медвѣжьи
Берингово море
Аляска
Анадырь
Колыма
Индигирка
Яна
Лена
Оленекъ
Сѣверно-Ледовитый Океанъ
Море Бафора
85°
80°
70°

Кабинет Севера
Обл Библиотеки
им. А. Н. Добролюбова